



Informe Anual **2013**

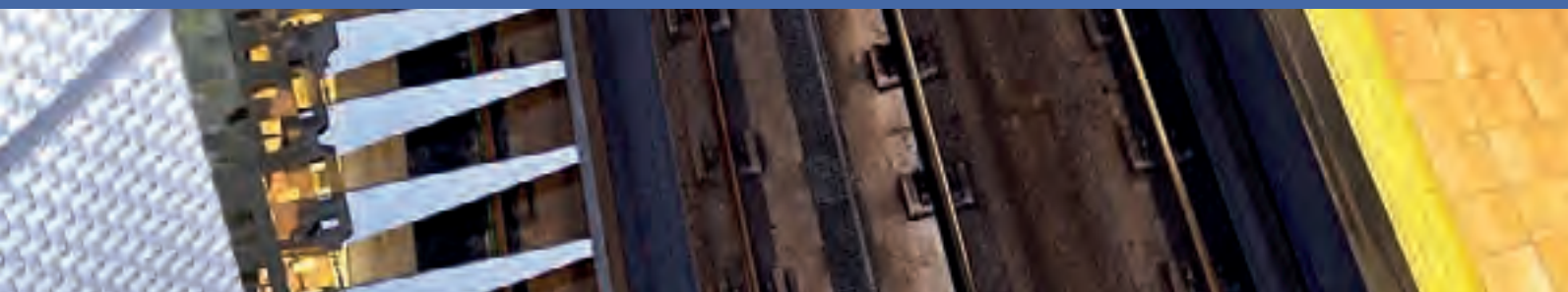


Metro de Madrid





Datos
mas relevantes





Datos Oferta y Demanda

Kilómetros de Red	292,41
Número de Estaciones	300
Parque en explotación (coches)	2.394
Coches x Km (millones / año)	171,68
Total de Viajes (millones / año)	557,89

Datos Económicos (Miles de €)

Ingresos Totales	819,65
Gastos Totales	1.038,47
Inversiones	30,62





Índice

Presentación

Consejo de Administración y Comité Ejecutivo

Estructura Organizativa

Plano de la Red Explotada por Metro de Madrid, S.A

Informe de Gestión

Introducción 24

Estrategia de Metro de Madrid 25

La Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa 29

La Estrategia Medioambiental 34

La Estrategia de Acción Social 35

Metro de Madrid en 2013 31

Red en explotación 31

Demanda 33

Oferta 35

Marco tarifario 37

Material Móvil 42

Instalaciones 44

Investigación, Desarrollo e Innovación 46

Inversiones del Ejercicio 2013 50

Recursos Humanos 65

Plantilla 65

Relaciones Laborales 66

Diversidad e Igualdad de Oportunidades 66

Medidas de Conciliación 66

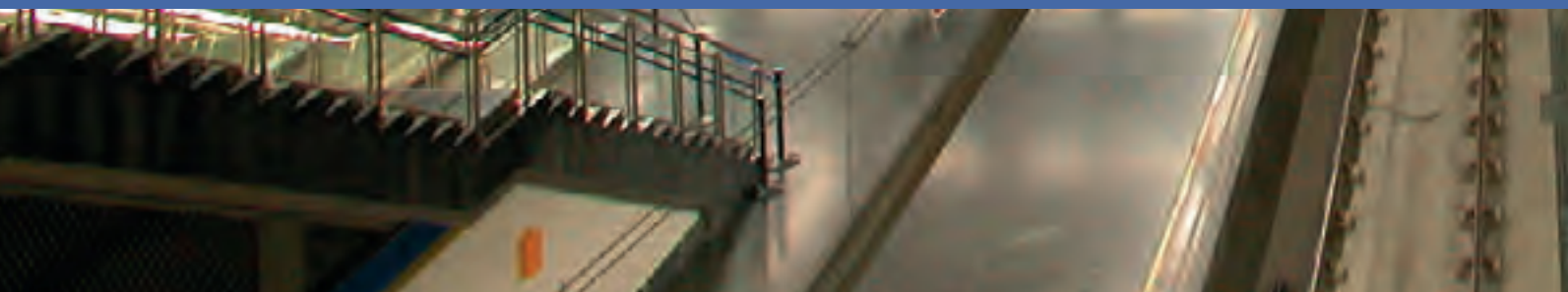
Prevención y Medicina Laboral 66

Formación 70

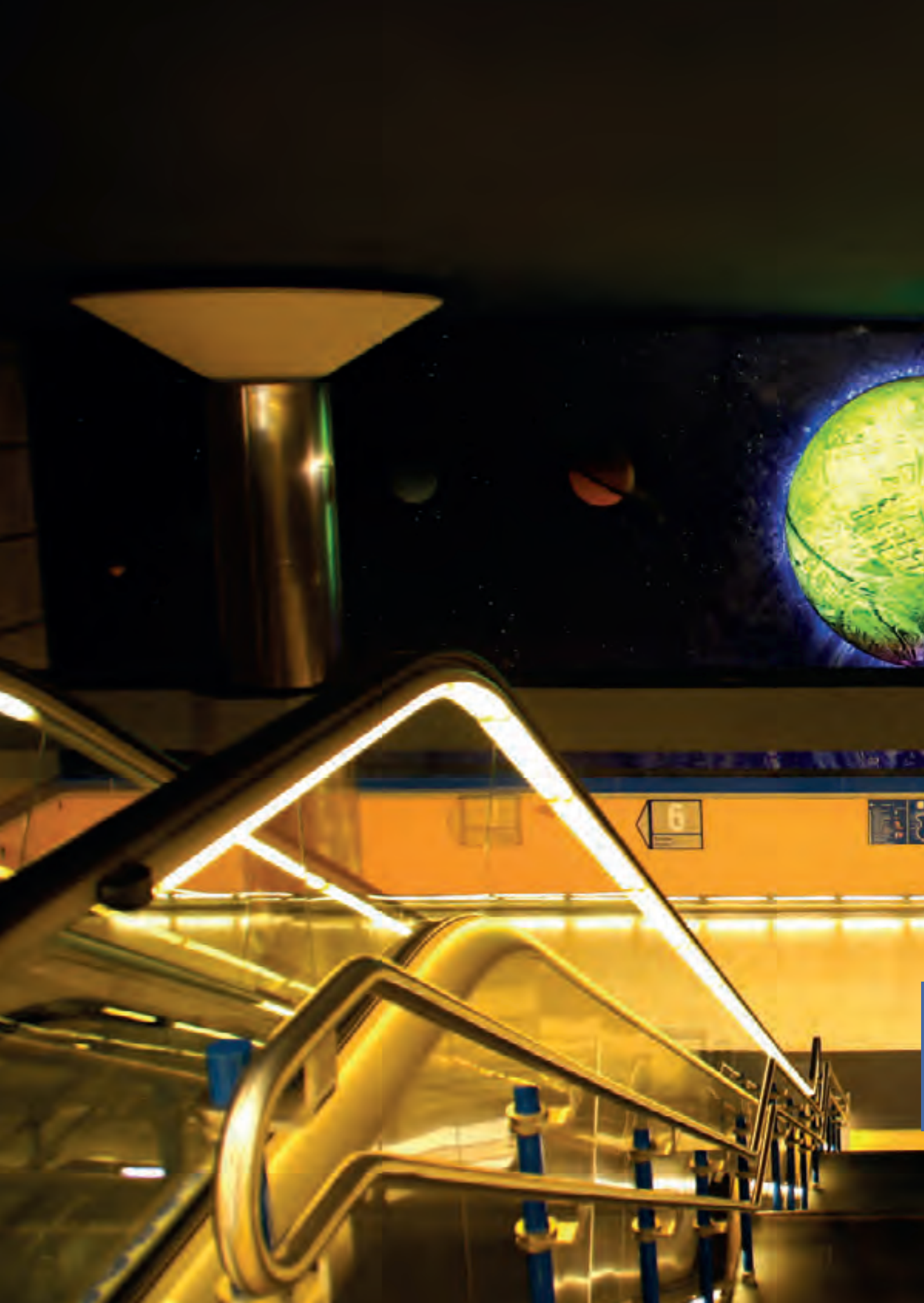
Comunicación Interna 74

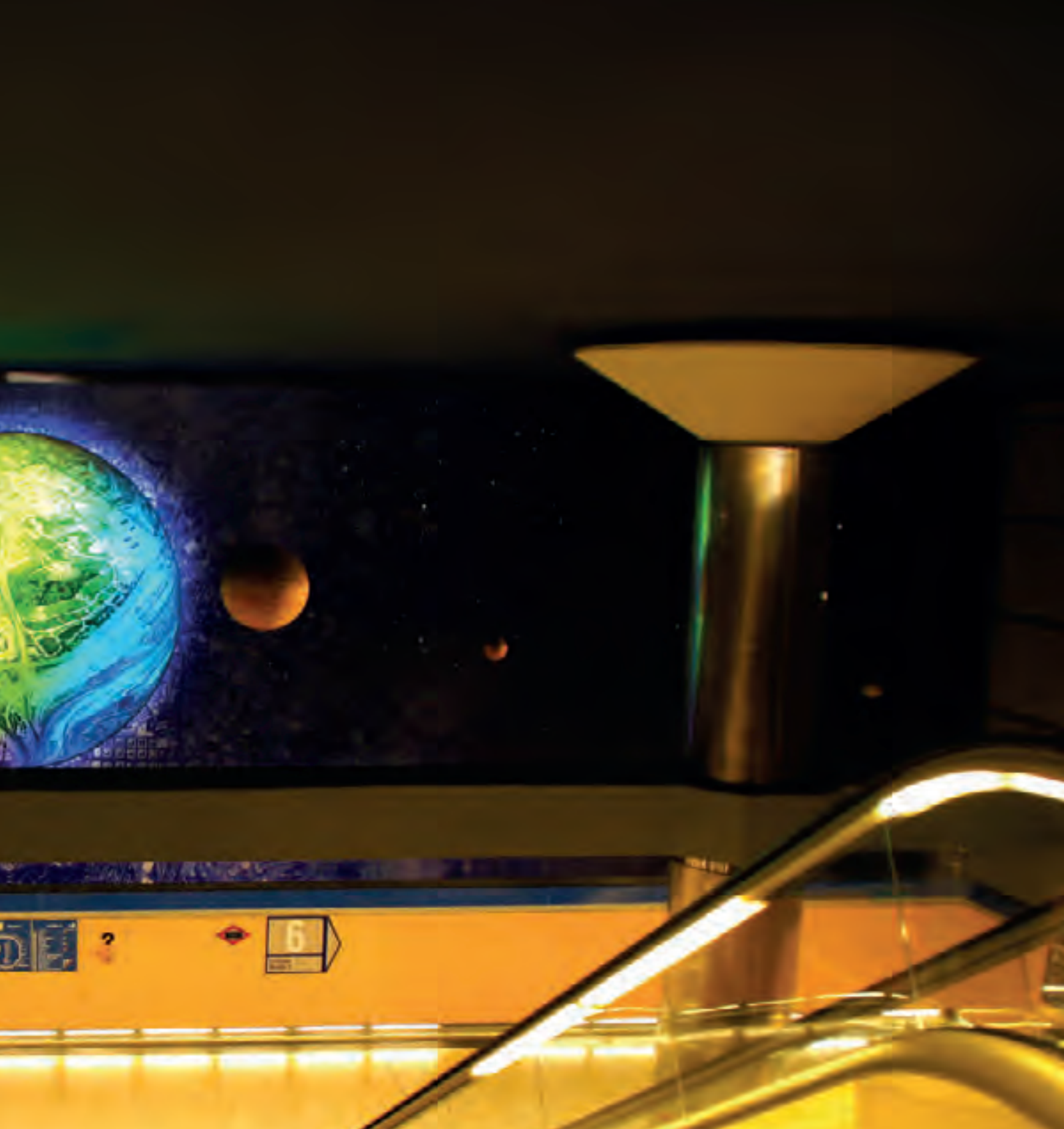


Índice



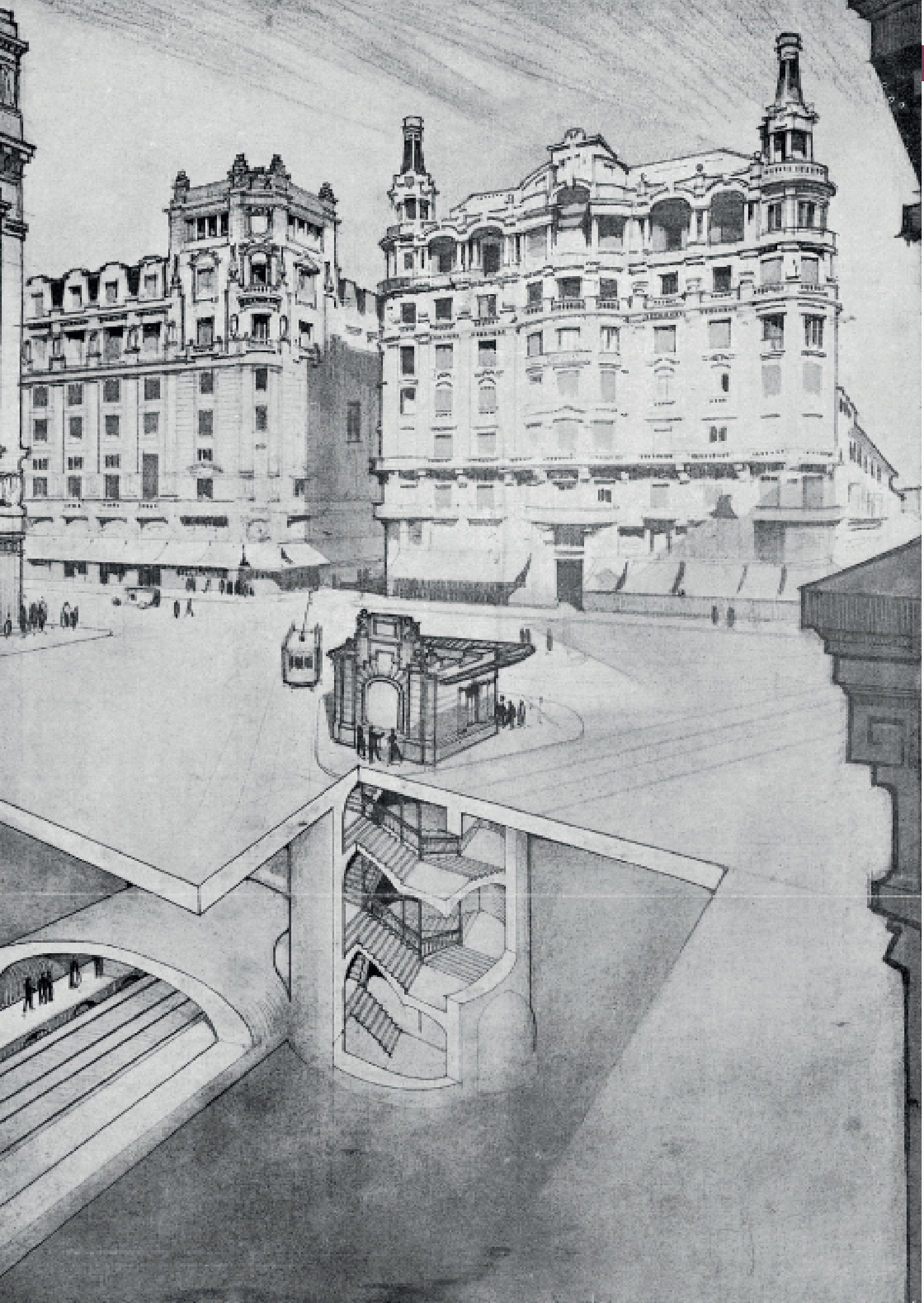






Presentación







Presentación

Con el mismo entusiasmo con el que estamos empezando a ver una mejoría económica en el país, después de un largo período de esfuerzos extraordinarios por parte de la administración pública y de los ciudadanos, en Metro de Madrid hemos tomado un nuevo impulso en nuestra gestión y renovado sus bases durante el 2013.

El gran reto de este año, tanto para la dirección de la empresa como para los trabajadores, estuvo centrado en la negociación del nuevo convenio colectivo. El presente convenio, con vigencia para el período 2013-2015, garantiza la estabilidad laboral en el seno de la compañía y ayuda a mejorar su capacidad organizativa, enfocado más que nunca hacia la productividad.

2013 fue además un año de grandes acciones. Se profundizó en distintas medidas de mejora de gestión, iniciadas el año anterior, de entre las que ha destacado la consecución de una mayor eficiencia energética, que redunda indudablemente en nuestro medioambiente.

Otras medidas, destinadas a perfilar un modelo de empresa más proactiva y moderna, generadora de ingresos, lograron éxitos de los que estamos orgullosos. El acuerdo de Naming Rights, es un caso pionero de patrocinio para otros metros del mundo y un estímulo para que la Compañía siga avanzando en la buena dirección. También se cerró en 2013 una venta importante de material móvil a la compañía del suburbano de Buenos Aires, Argentina, SBASE, la tercera más grande que Metro de Madrid hace a esta ciudad.

Como empresa pública nos hemos esforzado por mejorar la eficiencia manteniendo los niveles de calidad en el servicio que prestamos a nuestros viajeros. Uno de estos esfuerzos se centró en la realización de las obras de mejora y consolidación del túnel de la Línea 1, la más antigua de la Red, y que se encuentra a la cabeza por número de viajeros.

Por otra parte, durante el 2013, Metro fue la plataforma de múltiples acciones solidarias, organizadas por la empresa con distintas organizaciones e instituciones que contribuyen con el bienestar social. Estas acciones y los resultados positivos que de ellas se generaron, nos han permitido fortalecer la línea social de nuestra Compañía, comprometida con la ayuda solidaria hacia las personas más desfavorecidas.

En su conjunto, con todas las acciones y proyectos que se detallan en este Informe Anual, reafirmamos nuestra naturaleza optimista de cara al futuro y nuestra voluntad de gestionar eficientemente todos los recursos disponibles para que Metro de Madrid siga siendo un modelo en el sector ferroviario nacional e internacional.

Para finalizar destacamos que, por primera vez, se ha integrado la Memoria Anual de Responsabilidad Social Corporativa en el Informe Anual de Gestión de Metro de Madrid.



Pablo Cavero Martínez de Campos
Presidente del Consejo de Administración





Presentación

En respuesta al firme compromiso de Metro de Madrid con la transparencia y con el objetivo de dar respuesta a las necesidades informativas de todos nuestros grupos de interés, presentamos por primera vez de forma integrada el Informe Anual, que contiene los datos económico-financieros y la Memoria de Responsabilidad Corporativa correspondientes al año 2013.

De esta forma, la información sobre aspectos sociales y ambientales, expresada en términos perfectamente comparables y verificables, complementa la información legal económico-financiera, con el único objetivo de ofrecer al lector una visión más completa de la realidad de la compañía y de los resultados obtenidos durante el pasado año.

Metro de Madrid comparte, desde hace ya ocho años, la información sobre los proyectos, iniciativas y actuaciones orientadas a responder a su compromiso con el desarrollo social y económico y el respeto al medio ambiente, compromiso que forma parte de la propia esencia de la compañía que, como empresa pública, tiene una especial vinculación con la sociedad en la que opera.

Desde la primera Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, correspondiente al periodo 2005-2006, Metro de Madrid ha ido evolucionando en su apuesta por la transparencia en el marco de la responsabilidad empresarial, haciendo balance de los resultados desde una triple vertiente económica, ambiental y social, siguiendo las directrices del “Global Reporting Initiative” (GRI), la guía más utilizada en el ámbito internacional para la elaboración de estos reportes.

La última memoria, correspondiente al año 2012, fue la primera con carácter anual. Este año, Metro de Madrid ha querido ir más allá y, sumándose a las tendencias internacionales más innovadoras, agrupa en un solo documento el informe de gestión y su sexta Memoria de Responsabilidad Corporativa con el firme propósito de permitir una evaluación más clara de nuestro desempeño e impacto en el entorno.



Ignacio González Velayos
Consejero Delegado





Consejo de Administración
y Comité Ejecutivo



Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A.

Composición a 31 de diciembre de 2013

Presidente

D. Pablo CAVERO MARTÍNEZ DE CAMPOS

Consejeros

D. Ignacio GONZÁLEZ VELAYOS

D. Francisco de Borja CARABANTE MUNTADA

D. Jesús Adriano VALVERDE BOCANEGRA

D. Raimundo HERRAIZ ROMERO

D^a. Matilde GARCÍA DUARTE

D^a. Elena Julia COLLADO MARTÍNEZ

D. David PÉREZ GARCÍA

D. Diego SANJUANBENITO BONAL

D. José Luis MORENO CASAS

Secretario (no consejero)

D. Miguel NIETO MENOR





Comité Ejecutivo de Metro de Madrid, S.A.

Composición a 31 de diciembre de 2013

Consejero Delegado

D. Ignacio GONZÁLEZ VELAYOS

Secretario General

D. Miguel NIETO MENOR

Director General de Recursos Humanos y Organización

D. Luis Fernando ARCE ARGOS

Director General de Explotación Ferroviaria

D. Carlos CUADRADO PAVÓN

Director General Económico Financiero

D. Francisco MARTÍNEZ DAVIS

Director General de Planificación Estratégica y Desarrollo Comercial

D. Tobías ZISIK

Director General de Seguridad

D. Bruno FERNÁNDEZ DÍEZ

Director Ingeniería y Mantenimiento

D. Carlos ESQUIROZ SORS

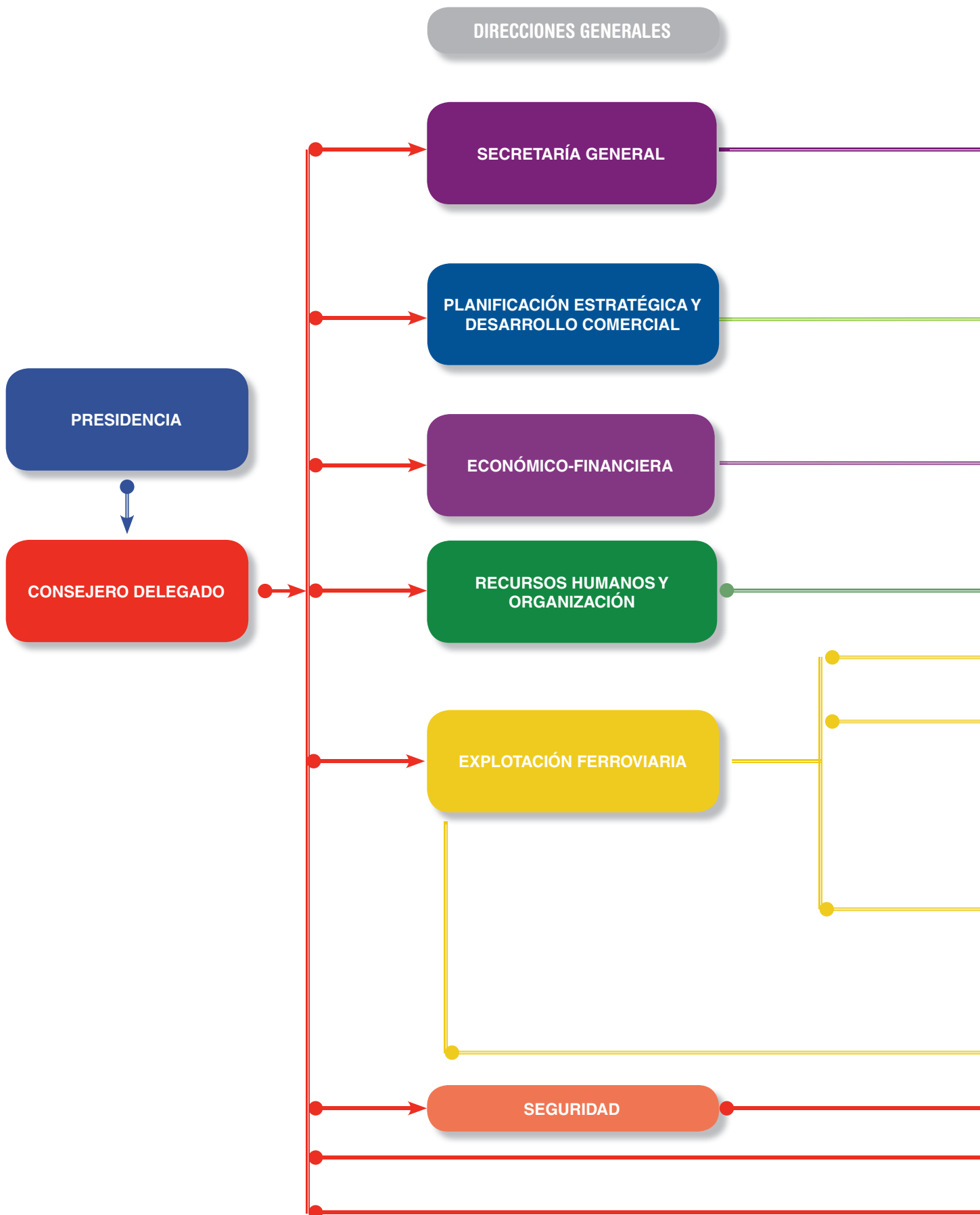
Director de Operación

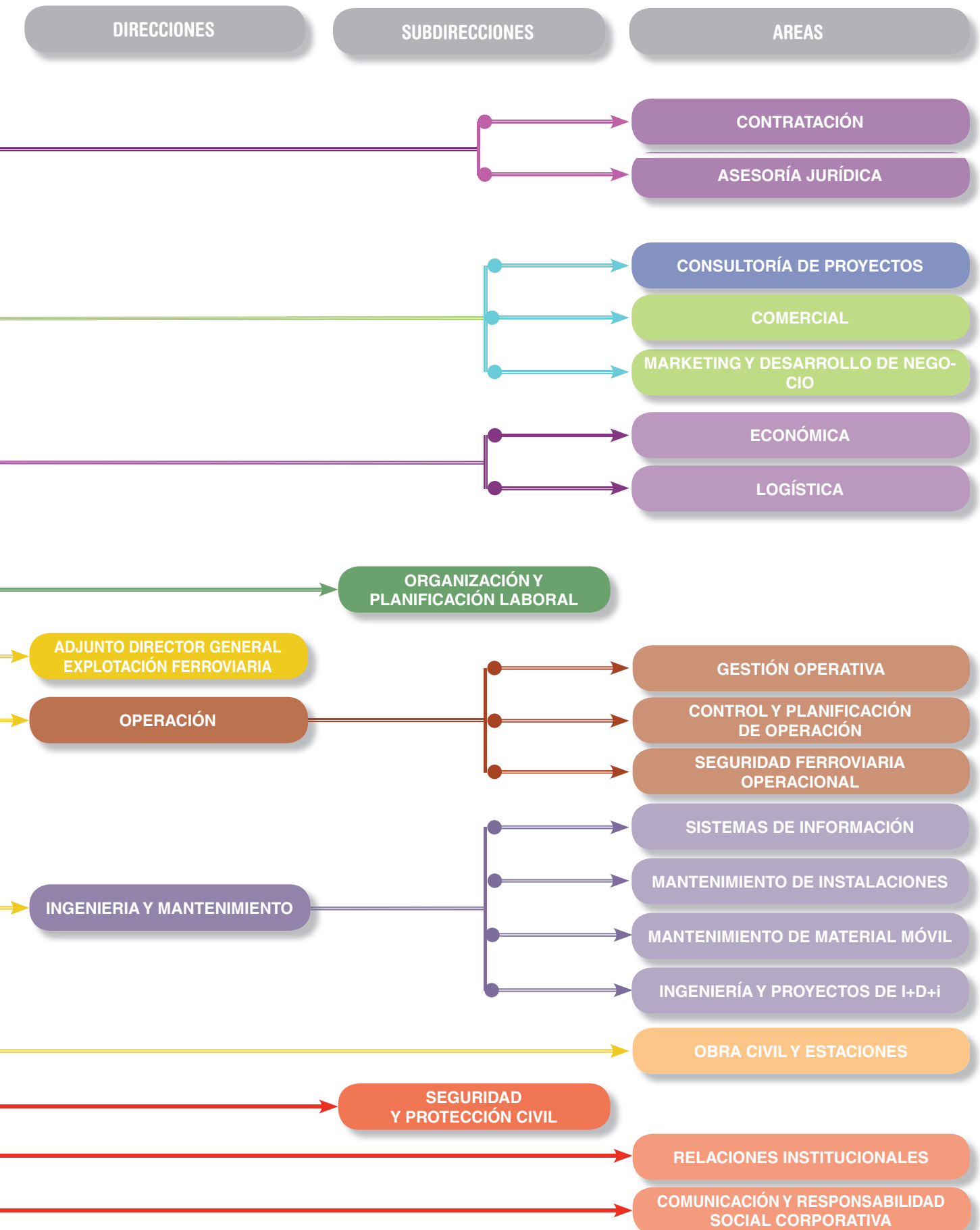
D. Fernando RODRÍGUEZ MÉNDEZ

Subdirector, Área de Relaciones Institucionales

D. Javier OTAMENDI PINEDA









Plano de la Red Explotada por Metro de Madrid S.A.

(a 31 de diciembre de 2013)



SIMBOLOGÍA - Key	
	Transbordo corto Metro interchange
	Transbordo largo Metro interchange with long walking distance
	Cambio de tren Change of trains
	Horario restringido Restricted opening times
	Metro Ligero Light Rail
	Cercanías Renfe Suburban railway
	Grandes Intercambiadores Transfer Terminal
	Autobuses interurbanos Suburban buses
	Autobuses largo recorrido Interegional bus station
	Autobuses nocturnos Night bus line
	Estación de tren Railway station
	Aeropuerto Madrid-Barajas Madrid-Barajas Airport
	Suplemento Aeropuerto Airport extra charge
	Zonas tarifarias Fare zones
	Oficina de gestión tarjeta transporte público Public Transport Card Office
	Centro de Información Travel Information Centre
	Aparcamiento disuasorio gratuito Free Park and Ride
	Aparcamiento disuasorio de pago Paid Park and Ride
	Productos Oficiales de Metro Official Metro Merchandising

	1 Pinar de Chamartín Valdecarros
	2 Las Rosas Cuatro Caminos
	3 Villaverde Alto Moncloa
	4 Argüelles Pinar de Chamartín
	5 Alameda de Osuna Casa de Campo
	6 Circular
	7 Hospital del Henares Pitis
	8 Nuevos Ministerios Aeropuerto
	9 Mirasierra Arganda del Rey
	10 Hospital Infanta Sofía Puerta del Sur
	11 Plaza Elíptica La Fortuna
	12 MetroSur
	R Ópera Príncipe Pío
	1 Pinar de Chamartín Las Tablas
	2 Colonia Jardín Estación de Aravaca
	3 Colonia Jardín Puerta de Boadilla







Informe de Gestion





Introducción

Metro de Madrid tiene en explotación una red de 292,4 kilómetros y 300 estaciones. Durante el 2013, se realizaron en sus instalaciones 557,89 millones de viajes, a una velocidad media cercana a los 30,41 kilómetros por hora.

El suburbano dispone de modernos sistemas automatizados de operación, señalización ferroviaria, seguridad y accesibilidad, que forman parte del knowhow de la Compañía y que son motivo de interés constante por otros suburbanos y empresas del sector en todas partes del mundo.

Con 94 años en funcionamiento, Metro de Madrid insiste en una gestión comprometida con sus viajeros, ofreciendo un servicio de calidad como primer modo de transporte público en la región.

El plan estratégico de optimización, implantado el año anterior y desarrollado a lo largo de 2013, continúa siendo un escudo fundamental para afrontar la realidad, una caída de 7,26% en la demanda de viajeros, reflejo de la coyuntura económica actual.

Gracias a la estrategia correcta y a un equipo de trabajo extraordinario, los tiempos difíciles se tratan de superar de la manera más eficiente posible. Una sinergia indispensable, que ha servido para hacer un cambio positivo en la mentalidad empresarial y servirá para traer beneficios a corto y largo plazo.

Para finalizar hay que señalar que en 2013 se produjo un cambio en los miembros del Consejo de Administración, con la incorporación de dos nuevos Consejeros, en sustitución de los anteriores.





Estrategia de Metro de Madrid

A lo largo del año 2013, Metro de Madrid ha continuado el camino emprendido durante el ejercicio anterior con la implantación del Plan Estratégico 2013-2015, recogiendo ya los primeros frutos de las medidas puestas en marcha a partir de 2012 y profundizando en la definición y el lanzamiento de nuevas actuaciones que supongan incluso una mayor captura de ahorros o incremento de ingresos en los próximos años. De esta manera, la estrategia actual de nuestra empresa y las distintas iniciativas emprendidas para su puesta en práctica se continúan focalizando en el gran objetivo de minimizar nuestra dependencia de las subvenciones públicas procedentes de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, durante el año 2013 tampoco se ha producido un repunte de la actividad económica y laboral en la región suficientemente significativo como para revertir la tendencia negativa de nuestra demanda, que continuó decreciendo durante este periodo. Este descenso de la demanda y de los ingresos asociados a la misma, la necesidad de mejorar nuestra autonomía financiera mencionada previamente y nuestro constante compromiso con la calidad del servicio son los argumentos que explican las **líneas estratégicas** vigentes:

1. Mejora de la eficiencia interna
2. Ajuste de la oferta manteniendo la calidad
3. Optimizar la demanda y los ingresos por viajes

Tanto la comparativa con otros metros (benchmarking) como un profundo análisis de eficiencia interna, identifican el potencial de mejora que podría ser alcanzado mediante la implantación de ciertas iniciativas/palancas que, aunque con un importante esfuerzo por parte de la empresa, tendrían como objetivo final paliar la desfavorable situación económica del momento. Este conjunto de iniciativas han configurado un **Plan de Optimización para Metro de Madrid**.

El **Plan de Optimización de Metro de Madrid 2012 -2015**, liderado por el Comité Ejecutivo y coordinado desde el Servicio de Planificación Estratégica tiene como objetivo mejorar la situación financiera de Metro de Madrid, reduciendo su dependencia de las subvenciones que provienen de la Comunidad de Madrid y de otras administraciones. Con ello se pretende potenciar la eficiencia en el gasto público, con un paquete de medidas destinadas a reducir los gastos en todas las partidas posibles con la menor repercusión para los viajeros, además de ser más productivo en la búsqueda de nuevas vías de ingresos.

En esta búsqueda de **nuevas vías de ingreso**, Metro de Madrid ha llegado a acuerdos para realizar asesoramientos a diferentes ciudades para el diseño, construcción y explotación de sus suburbanos. Además, se han puesto en marcha iniciativas que permitirán también nuevos ingresos o ahorros gracias a la explotación comercial de instalaciones, al plan patrimonial, al plan de mantenimiento, a la implantación del plan de ahorro energético, los nuevos procedimientos de contratación, así como a la reducción de gastos no esenciales.



A lo largo de 2013 se han ido implantando con éxito numerosas iniciativas del Plan de Optimización que están obteniendo unos resultados plenamente satisfactorios. También se ha ido añadiendo diversas iniciativas que están permitiendo que los resultados ya obtenidos en 2013 y la previsión de resultados para los años 2014 y 2015 sean muy positivos.

De forma no exhaustiva se enumeran a continuación algunas de las medidas más representativas de dicho plan.

• **Ingresos Comerciales**

Esta iniciativa tiene por objetivo aumentar el peso de los ingresos no tarifarios en el total de los ingresos de Metro, fundamentalmente a partir de ingresos por servicios de consultoría a otros metros o ciudades del mundo, por el alquiler de espacios comerciales y, finalmente, por publicidad. Dada la distinta naturaleza de estas acciones se desarrollan planes de trabajo distintos y específicos para cada actividad.

- Ingresos de consultoría por servicios prestados a terceros aprovechando las capacidades y conocimientos en nuestro sector para que puedan revertir en la implantación de proyectos en otras empresas que necesitan de nuestro asesoramiento.
- Ingresos por espacios comerciales, tras identificar las oportunidades de un mejor aprovechamiento de los espacios que dispone Metro en su red (locales, aparcamientos, alquiler de otros inmuebles propiedad de Metro etc).
- Ingresos por publicidad, centrado en aumentar los ingresos por este concepto que, básicamente, supone mejorar ingresos procedentes de los contratos con gestores exclusivistas de espacios de publicidad; desarrollo de nuevas tecnologías y la rentabilidad esperada frente a la inversión necesaria; una valoración y explotación del potencial de las iniciativas de naming ya iniciadas y realización de patrocinios y/o eventos en algunas estaciones emblemáticas.

• **Gastos Generales**

Esta iniciativa se enfoca y dirige a reducir los gastos generales no directamente relacionados con la operativa y el mantenimiento de Metro de Madrid. En estos gastos se han mejorado los criterios (haciéndolos más homogéneos) para la adquisición de materiales y servicios y también las posibilidades de optimización de costes accesorios a la operación como por ejemplo, la recogida de efectivo de las estaciones y reparto de mensajería y paquetería en la red y resto de dependencias. Así mismo se están optimizando los gastos de compras y alquileres, utilizando más frecuentemente la subasta como mecanismo para mejorar los procesos de contratación, eliminando patrocinios con coste para Metro de Madrid y reduciendo otros gastos.

• **Ajuste del nivel de servicio a la demanda**

En el marco del plan de optimización, se han diseñado e implantado nuevas tablas de trenes más adaptadas a la demanda de viajeros, tanto en verano como de invierno, con el objeto de realizar el ajuste del nivel de servicio a la demanda real de transporte minimizando el impacto percibido por el cliente.



• Plan de Ahorro Energético

Esta iniciativa va dirigida a reducir el gasto de energía tanto de tracción como de Servicios Auxiliares (Señales, Ventilación, Fuerza y Alumbrado). Para ello se han puesto en marcha medidas de eficiencia que afectan no sólo al material móvil, sino también a las instalaciones y la infraestructura.

Como medidas más destacadas podemos mencionar las siguientes:

- optimización del modelo de propulsión del material móvil e implantación de marchas económicas en la conducción automática
- optimización de la ventilación de los túneles
- optimización de la climatización del material móvil
- reducción de la tensión de salida en las subestaciones eléctricas
- apagado del alumbrado nocturno de las estaciones
- apagado nocturno de las escaleras mecánicas
- eliminación de imanes para facilitar la regeneración de energía de un tren a otro
- desconexión de las subestaciones eléctricas en hora valle

En el ámbito del **Benchmarking**, a lo largo de 2013 el Servicio de Planificación Estratégica ha continuado consolidando la presencia de Metro de Madrid en el grupo CoMET y potenciando todos los aspectos relativos a esta función, en particular el conocimiento sobre nuestro posicionamiento relativo frente a otras explotaciones. En este sentido, se ha participado en los siguientes estudios llevados a cabo por las comunidades de metros del mundo CoMET y NOVA:

- Mejora del tiempo de parada en estaciones
- Comunicación con pasajeros
- El factor humano en explotaciones UTO
- Prevención de riesgos del personal subcontratado
- Inspección de infraestructuras ferroviarias
- Eficiencia en costes
- Mantenimiento de material móvil
- Formación del personal operativo

Nuestra empresa se ha mostrado, también, muy activa en la resolución de consultas recibidas desde otros metros del mundo a través del foro CoMET / NOVA. Del mismo modo, las



cuestiones propuestas por nuestra empresa han logrado un alto índice de respuestas por parte de la comunidad internacional de metros.

Se han actualizado también los indicadores clave de benchmarking, lo que permite disponer de una base de datos común con los principales metros del mundo que facilita los estudios comparativos y la identificación de áreas de mejora.

Metro de Madrid ha estado presente en las dos reuniones internacionales de benchmarking sectorial celebradas durante 2013, con participación activa en ambas y liderando una jornada de trabajo específica dedicada a la potenciación de los ingresos no tarifarios.

Por otra parte, se han organizado distintas visitas de otros metros del mundo interesados en conocer las mejores prácticas de Metro de Madrid en distintos campos de nuestra actividad: Paris RATP (mantenimiento de escaleras y ascensores), Sao Paulo (accesibilidad), Moscú (marketing) y London Underground (modelo de atención comercial).

Por último, hay que mencionar que dentro del Modelo de Gestión de Riesgos Corporativos adoptado por Metro de Madrid, el Comité de Gestión de Riesgos lleva operando con normalidad desde principios de 2013, contando con la participación de representantes de cada una de las Direcciones Generales.

El coordinador de dicho Comité, perteneciente al Servicio de Planificación Estratégica tiene como misión recibir, analizar y consolidar la información de riesgos preparada por los Grupos Gestores de Riesgos y de elaborar un Informe de Gestión de Riesgos para el Comité de Riesgos. Así mismo colabora con el Comité en realizar el seguimiento de manera consolidada de los controles del riesgo, acciones mitigadoras del mismo y la identificación y seguimiento efectiva de los indicadores que alertan de la ocurrencia de un riesgo.

La gestión de riesgos corporativos es una herramienta de gestión básica para la Dirección que proporciona una *mayor seguridad en el cumplimiento de los objetivos y en la consecución de los resultados*. El Comité de Riesgos es un órgano ejecutivo y consultivo dependiente del Comité Ejecutivo, y que colabora con él en la ejecución de la política de control y gestión de riesgos de Metro de Madrid.

A principios de 2013 se aprobó por parte de la Dirección la Política de Riesgos, el Proceso de Gestión de Riesgos Corporativos y el Procedimiento de Gestión de Riesgos Corporativos. También se revisó y actualizó el Mapa de Riesgos Corporativos, obteniendo así una priorización de riesgos basada en su impacto y probabilidad.

Desde mediados de 2013 se han puesto en marcha los distintos Grupos Gestores de Riesgo, equipos de trabajo directamente involucrados en los procesos y actividades en las que tienen lugar los riesgos. Facilitan toda la información de gestión del riesgo.



La Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa

Metro de Madrid, además de ser una empresa pública que persigue una gestión eficiente y eficaz de los recursos que utiliza para poner a disposición de la sociedad un transporte público de calidad, tiene como objetivo actuar de forma socialmente responsable para alcanzar el desarrollo sostenible.

Así, cuenta con una política de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) que, presente en todas las actividades que lleva a cabo la compañía, refleja los compromisos adquiridos con sus grupos de interés –clientes, empleados, sociedad, proveedores y administraciones públicas- y confirma el firme compromiso de Metro de Madrid de contribuir de forma significativa a las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, ambiental y social.

Metro de Madrid favorece la compatibilidad entre la actividad económica y el desarrollo demográfico de la Comunidad de Madrid, siendo respetuosa con el medio ambiente y contribuyendo a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, haciendo un uso eficiente de los recursos económicos y conjugando la innovación y el uso racional de la energía.

Al tiempo que da respuesta a las necesidades de movilidad de la sociedad, la compañía apuesta por la movilidad sostenible para contribuir a la lucha contra el cambio climático. Esta movilidad sostenible, entendida como el modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales al servirse de los modos de transporte que menos energía consumen y menos emisiones producen por kilómetro viajero, es la tendencia actual en la Comunidad de Madrid, en la que Metro es el modo de transporte público más utilizado (según los últimos datos facilitados por el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, el 41% de los usuarios de transporte público, utilizan la red de Metro de Madrid).

Esta confianza de los ciudadanos, obliga a la compañía a seguir trabajando con el objetivo de avanzar en la gestión sostenible, sin olvidar la actual situación de crisis generalizada que se ha reflejado en la bajada de la demanda del servicio, como consecuencia de la menor actividad económica y del descenso de la población ocupada, afectando tanto a los viajes por motivo de trabajo como a los que se hacen por ocio y compras.





En el **aspecto económico**, Metro de Madrid sigue esforzándose por garantizar la viabilidad económica implantando planes de eficiencia y ahorro dirigidos a optimizar los costes.

El compromiso que la empresa tiene con el **medio ambiente**, se traduce en varias actividades como la implantación de medidas de eficiencia energética –principal consumo de la compañía-, el uso sostenible de agua –a través del Plan de Gestión Sostenible del Agua 2010-2013-, la gestión eficiente de residuos o la disminución de ruido y vibraciones.

En esta línea, Metro de Madrid está calculando su *huella de carbono* corporativa de 2013 para cuantificar la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), medidas en emisiones de CO2 equivalente, generadas directa o indirectamente por la actividad de la compañía.

En **términos sociales**, Metro destaca en la reducción del tiempo empleado en los desplazamientos de los ciudadanos, además de actuar como elemento cohesionador social, acercando personas y territorios, sin generar barreras físicas. Contribuye notablemente a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos al reducir el número de accidentes y los problemas de salud derivados de la contaminación y los ruidos.

Además, consciente de que es imposible desarrollar su actividad de espaldas al entorno social y movido por el desfavorable escenario económico, Metro de Madrid está centrando sus esfuerzos en paliar, en la medida de lo posible, las necesidades de las personas en riesgo de exclusión social de la Comunidad de Madrid. Así, en colaboración con organizaciones, entidades y asociaciones referentes en la materia, Metro diseña y ejecuta proyectos orientados a mejorar la sociedad en la que opera.

Estos proyectos se enmarcan en la **Línea Social de Metro de Madrid**, de la que se hace un balance en el presente informe que demuestra, con datos concretos, cómo la compañía ha sabido renovarse en esta materia, estableciendo nuevos procedimientos internos que le permiten gestionar su **Línea Social** de forma sostenible, con el propósito de reducir la desigualdad entre los colectivos más desfavorecidos apoyando no solo proyectos solidarios de otras entidades sino también diseñando campañas que impliquen a la compañía y a sus empleados, con especial atención a los más desfavorecidos de la región de Madrid.

La gestión de la **Línea Social** permitió que 2013 se cerrara con una contribución equivalente a la sociedad cercana a los dos millones de euros.

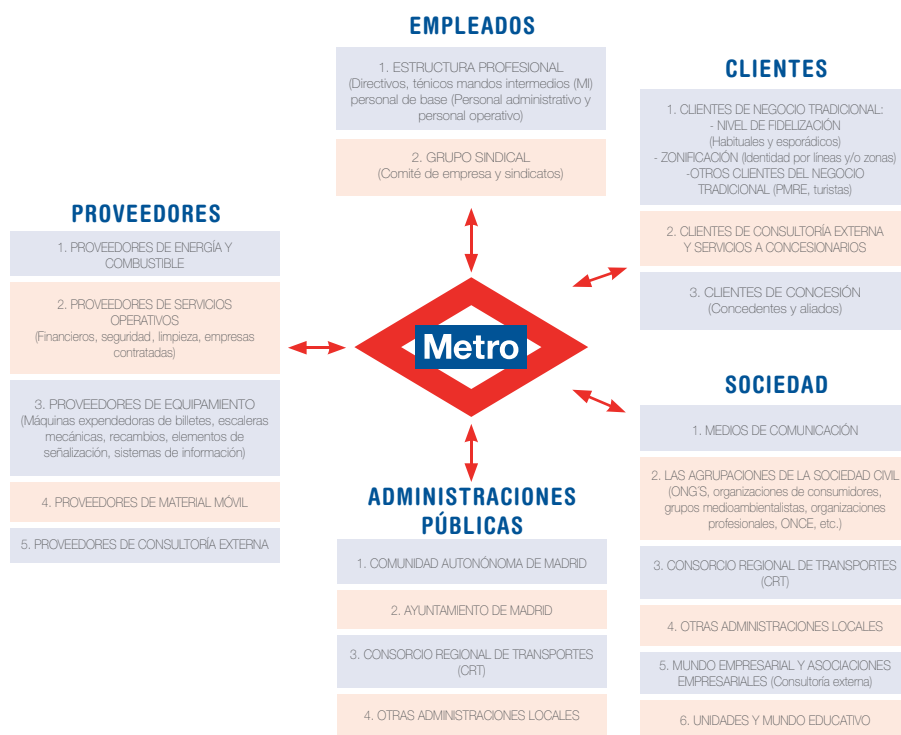
- **Política de RSC y grupos de interés**

Desde el Área de Comunicación y RSC, en dependencia directa del Consejero Delegado de la Compañía, se supervisa el cumplimiento de la política de RSC de Metro, vertebrada en torno a los compromisos definidos por los grupos de interés, colectivos o entidades que están o pueden estar afectados por los servicios o actividades de la Compañía y de aquellos cuyas opiniones o decisiones influyen en sus resultados económicos o reputación.

Este Área, tiene como principales objetivos integrar la RSC en la estrategia de la Compañía y en todas las áreas de la organización, crear una cultura de sostenibilidad dentro



de la empresa y velar por el fomento de la relación y el diálogo de los grupos de interés cuyo desglose, hasta el año 2013, es el siguiente:



En Metro de Madrid se tienen en cuenta las necesidades de todos sus grupos de interés, al considerar clave sus apreciaciones para el desarrollo posterior de la estrategia a seguir.

Con ellos, Metro de Madrid establece relaciones transparentes, claras y cercanas, orientadas a fomentar su confianza y conocer las demandas y necesidades sociales, de modo que pueda anticiparse a los riesgos y oportunidades que surgen en su entorno, fomentar su confianza, conocer sus necesidades y favorecer su participación.

• Con nuestros empleados

Durante el ejercicio 2013, Metro de Madrid continúa esforzándose por transmitir de forma abierta y plural la información relevante de la empresa a toda la plantilla, además de potenciar la comunicación bidireccional en espacios de participación para todas las personas que integran la compañía.

• Con los clientes y sociedad

A través de los estudios de imagen y percepción del servicio de Metro de Madrid, se recoge la valoración de los *grupos de interés cliente y sociedad* de múltiples aspectos, tanto del servicio prestado como de la empresa. Para ello se realizan y se analizan estudios anuales *ad hoc*, a través de encuestas y observaciones que permiten no solo garantizar



el mejor servicio en el día a día, sino también, y más importante aún, identificar tendencias con tiempo suficiente para poder realizar las adaptaciones del servicio con total garantía de calidad y seguridad. Otros canales de comunicación a través de los que Metro de Madrid se relaciona con estos grupos son la web corporativa, Facebook, Twitter y el canal YouTube de Metro de Madrid, información en la red, campañas informativas, Canal Metro Madrid, centros de atención al cliente (incluido el Centro Interactivo de Atención al Cliente, más conocido por CIAC) y personal en contacto directo con el cliente.

• Con nuestros accionistas

La Comunidad de Madrid, como accionista único de Metro de Madrid, cuenta con representación permanente en el máximo órgano de gobierno de la compañía, su Consejo de Administración, que se reúne de forma mensual. Asimismo, mediante su adhesión al Consorcio Regional de Transportes, varios municipios de la Comunidad de Madrid tienen también representación en este órgano, que coordina las funciones de los distintos operadores de transporte público de la región de Madrid. Los principales temas concernientes a la gestión de Metro de Madrid son tratados en el Consejo de Administración. Como respuesta a los temas tratados se toman medidas, que pueden ser de tipo operativo, estratégico o de gestión.

Entre los muchos ejemplos que pueden citarse, la situación económica actual llevó a la toma de decisiones estratégicas dirigidas a una reducción de costes, a la contención del gasto, etc. La encuesta de calidad percibida permite al Consejo conocer cómo valoran los clientes de Metro el servicio ofrecido, pudiendo tomar decisiones orientadas a reforzar o mejorar algunos de los parámetros que los clientes destacan en uno u otro sentido.

• Con nuestros proveedores

Los enfoques que tradicionalmente se adoptan para la inclusión de las expectativas del *grupo de interés proveedores* son:

- **Perfil del Contratante:** Espacio web habilitado en la página corporativa con el fin de establecer un canal de comunicación fluido, dinámico y eficaz que permita compartir valores, ideas y beneficios mutuos. Se realizan actualizaciones periódicas con el fin de que los diferentes contenidos sean de interés y utilidad para las empresas. Entre estas actualizaciones destacan la adaptación de la nomenclatura empleada y las referencias a la legislación actual o la inclusión de diferentes criterios de búsqueda de licitaciones publicadas.
- **proTRANS:** Portal unificado de empresas proveedoras del sector transporte. En él se realizan mejoras en el servicio prestado y se pone a disposición del proveedor información comparativa de su posición con respecto al resto de las empresas registradas. Se proporcionan comparativas en materia de sistemas de gestión de calidad, en certificaciones medioambientales, valoración en criterios de RSC, etc.



• Principales resultados

Como empresa de servicio público que tiene como objetivo prioritario prestar un servicio de calidad a un coste lo más eficiente posible y condicionada por el desfavorable entorno económico y financiero en el que ha transcurrido el periodo cubierto por este informe de sostenibilidad, durante 2013 se mantiene el objetivo de cumplir con el Plan de Ahorro de Costes vigente en la empresa, sin olvidar los compromisos adquiridos en el periodo anterior para el desempeño económico, ambiental y social. Así, a lo largo de 2013, se han desarrollado diversas acciones para cumplir estos dos objetivos principales. Entre estas acciones, cabe destacar:

- Reforzar el valor de Metro de Madrid como empresa responsable y comprometida con el entorno. A lo largo de 2013, se han llevado a cabo cerca de 200 acciones de comunicación interna y externa relacionadas con los valores de la RSC y el compromiso de Metro con su entorno. Así mismo, Metro de Madrid participó en el III Encuentro Internacional de Metros, celebrado en Lima, con la ponencia “Contribución de Metro de Madrid a la sostenibilidad”.
- Mejorar los procesos internos que redunden en una mayor cultura de eficiencia económica, social y medioambiental. A lo largo de 2013, se han llevado a cabo cerca de 150 acciones de comunicación interna orientadas a fomentar una mayor cultura de la eficiencia económica, social y medioambiental.
- Impulsor de la comunicación de los valores de RSC, con el objetivo de:

Mejorar la reputación, aumentar la credibilidad externa y mejorar la imagen de marca de Metro de Madrid como empresa responsable. A lo largo de 2013, Metro de Madrid ha llevado a cabo cerca de un centenar de acciones de comunicación externa orientadas a aumentar la reputación y la credibilidad, a las que hay que unir las acciones de comunicación interna y las campañas informativas con el mismo objetivo.

Aumentar la credibilidad interna (motivación, involucración de los empleados). A lo largo de 2013, Metro de Madrid ha llevado a cabo casi 150 acciones de comunicación interna orientadas a aumentar la reputación y la credibilidad.



La Estrategia Medioambiental

El respeto por el medio ambiente forma parte de la Estrategia Corporativa de la Compañía constituyendo el “Ahorro Energético” una línea de actuación dentro de la línea estratégica “Mejora de la Eficiencia Interna”.

Metro de Madrid, como empresa comprometida con el Medio Ambiente, cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental basado en la Norma UNE-EN ISO 14001, a través del cual asesora, sensibiliza y busca soluciones eficientes para prevenir, controlar y minimizar los impactos ambientales derivados de su actividad, contribuyendo a la protección del Medio Ambiente.

En su compromiso con el medio ambiente ha llevado a cabo la implantación de diversas medidas orientadas a reducir el impacto de la compañía sobre el entorno en el que opera.

Esta reducción se apoya en unas políticas de ahorro y eficiencia energética las cuales han convergido en el diseño y desarrollo de herramientas encaminadas a la gestión de la energía. Entre éstas, merecen mención especial el **Plan de Ahorro Energético (PAE)**, el **Plan de Gestión Sostenible del Agua** y el **Sistema de Gestión de residuos**.





La Estrategia de Acción Social

Desde su fundación, en 1919, hasta nuestros días, Metro de Madrid ha contribuido a mejorar la calidad de vida de los madrileños. Además del servicio que ofrece, colabora en la mejora del entorno del cliente y de la sociedad a través de la integración, la concienciación y la solidaridad.

Metro de Madrid lleva tiempo desarrollando su acción social con diversas asociaciones y ONG's a través de colaboraciones que, hasta el año 2012, se caracterizaban por:

- Tener distintos marcos temporales: desde acuerdos marco (p. ej. Fundación Padre Arrupe) hasta colaboraciones regulares (p. ej. Rastrillo Neurofibromatosis) y puntuales (p. ej. Fundación Madrina).
- Dar respuesta a solicitudes recibidas a través de múltiples canales de comunicación: departamentos (Recursos Humanos, Marketing o Relaciones Institucionales.), Administraciones Públicas, Centro Interactivo de Atención al Cliente (CIAC) o, en otros casos, respuesta a propuestas de empleados o de algún otro departamento.
- Materializarse de diversas maneras: cesión de espacios en la red (superficie para stand, soportes publicitarios...), permisos para cuestaciones en la red, donación de merchandising u otros materiales, billetes para desplazarse por la red, etc.

Desde el año 2012, con el objetivo de enmarcar todas las acciones relacionadas con la aportación de Metro a la sociedad, en un plan de acción social con su propia imagen y mensajes, nos referimos a la acción social de Metro como la **Línea Social de Metro de Madrid**, cuya finalidad es contribuir a la mejora del entorno social (respondiendo a las preocupaciones y necesidades de la sociedad en la que operamos) y a proyectar la imagen de empresa solidaria (mejora de la reputación).

Los objetivos de la Línea Social, son:

- Mejorar el entorno social, en particular, favorecer la cohesión social de todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid.
- Ampliar los canales de comunicación con los distintos grupos de interés.
- Establecer el marco de colaboración con otras entidades en términos de alianzas, patrocinios y en general desarrollo de actividades en beneficio de la sociedad.
- Optimizar la eficacia de las actividades que desde hace ya tiempo se vienen realizando en Metro de Madrid, en este campo.
- Mejorar reputación e imagen, respecto al compromiso social.



Las Líneas Estratégicas establecidas para 2013 fueron:

1. Mejorar la experiencia del cliente, prestando especial atención a las preocupaciones y necesidades del entorno social en el que opera Metro de Madrid. En este eje se incluyen acciones de carácter operativo –que pueden requerir la implicación de los trabajadores de la línea- y están orientadas a una mejora del servicio sobre todo cara a colectivos que presentan necesidades especiales.

2. Luchar contra la exclusión social en nuestra sociedad. Este eje, incluye las acciones solidarias encaminadas a actuar sobre las necesidades de colectivos de la Comunidad de Madrid con riesgo de exclusión social.

3. Mejora de la salud en nuestra comunidad. En este eje se incluyen las acciones relacionadas con temas de salud en general –concienciación y prevención- que afecte a nuestro entorno cercano.

4. Cooperación al desarrollo. En este eje se incluyen las acciones orientadas a promover el progreso económico y social de los países menos desarrollados de modo que sea más equilibrado en el ámbito mundial y resulte sostenible

Resumiéndose en la siguiente visión:





Metro de Madrid en 2013

Red en explotación

La longitud de la Red explotada por Metro de Madrid a 31 de diciembre de 2013 es de **292,41 kilómetros y 300 estaciones**, cuya distribución por líneas se muestra en el siguiente cuadro:

Red explotada por Metro de Madrid, S.A. 2012

Línea		Longitud (km) **	Nº Estaciones	Nº Vestibulos
1	Pinar de Chamartín - Valdecarros	23,32	33	54
2	La Rosas - Cuatro Caminos	14,105	20	25
3	Villaverde Alto - Moncloa	14,798	18	26
4	Pinar de Chamartín - Argüelles	14,626	23	23
5	Alameda de Osuna - Casa de Campo	23,207	32	37
6	Circular	23,472	28	31
7	Estadio Olímpico - Pitis	19,676	23	23
MetroEste	Hospital del Henares - Estadio Olímpico	9,341	8	7
8	Nuevos Ministerios - Aeropuerto T4	16,459	8	6*
9	Mirasierra - Puerta de Arganda	19,257	23	23
TFM	Puerta de Arganda - Arganda del Rey	19,037	6	5*
10	Tres Olivos - Puerta del sur	24,216	21	19*
MetroNorte	Hospital Infanta Sofía - Tres Olivos	15,568	11	12
11	Plaza Elíptica - La Fortuna	8,237	7	6*
12	Circular Municipios del Sur (Metro Sur)	40,596	28	27*
Ramal	Ópera - Príncipe Pío	1,092	2	0*
ML1	Pinar de Chamartín - Las Tablas	5,401	9	8*
TOTAL		292,41	300	332

(*) En aquellas líneas en las que el número de vestibulos es inferior al número de estaciones es debido a que se han adjudicado los vestibulos a otras líneas con las que comparten correspondencia.

(**) En los datos de longitud se incluye el fondo de saco de la línea.

Desde sus orígenes en 1919 y fundamentalmente en los últimos años, Metro de Madrid ha experimentado sucesivas ampliaciones en su red tras las cuales ha sido posible dar cobertura a la mayor parte de los barrios de la capital y a varios de los municipios más importantes de la corona metropolitana.



Esta expansión se ha realizado a través de la incorporación de nuevas modalidades de gestión de infraestructuras a las redes urbanas de transporte de viajeros, ya sea por la aparición de los “Gestores de Infraestructuras”, ya sea a partir de los denominados sistemas concesionales o de participación público-privada.

De esta forma se ha evolucionado desde el modelo tradicional, en el que eran las Administraciones Públicas las que realizaban directamente la construcción de las nuevas infraestructuras y se las cedían en explotación a Metro de Madrid, al modelo iniciado en 1999 tras la creación de Mintra (Actualmente DGI, Dirección General de Infraestructuras). Así, el escenario ha ido variando paulatinamente hasta llegar a la situación actual en la que Metro, además de su red propia, explota los siguientes tramos:

Con fecha 2 de julio de 2012, la Sociedad firma un convenio con la Dirección General de Infraestructuras para la explotación de las infraestructuras bajo el régimen de **cesión de uso gratuita de:**

- La Línea 12, Circular de Municipios del Sur, que entró en servicio en 2003 y comunica entre sí los municipios del suroeste de Madrid. Gracias a la conexión de esta Línea con la 10 se consigue, además, conectar estos municipios con la Capital.
- La mencionada prolongación de Línea 10, también a partir de 2003, desde Casa de Campo hasta Puerta del Sur.
- Las ampliaciones de las líneas 1 a 5, 7, 8, 9, 10 y 11 y la construcción de tres nuevas estaciones intermedias en las líneas 6, 8 y 10 construidas en el período 2004-2007.

Bajo el **modelo concesional:**

- **Línea 9 entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey**

Desde 1999, Metro de Madrid explota esta línea en virtud de un contrato de explotación con la sociedad concesionaria de la misma, Transportes Ferroviarios de Madrid S. A. (T.F.M). Dentro de este contrato, Metro de Madrid se encarga de la explotación integral (operación y mantenimiento) de toda la línea.

- **Línea 8 desde la estación Aeropuerto T1,T2,T3 hasta Aeropuerto T4**

En 2007 se puso en explotación este tramo de 2,6 Km. que forma parte de la Concesión adjudicada al Consorcio formado por los grupos Caja de Madrid y FCC, que actualmente configuran Globalvia.

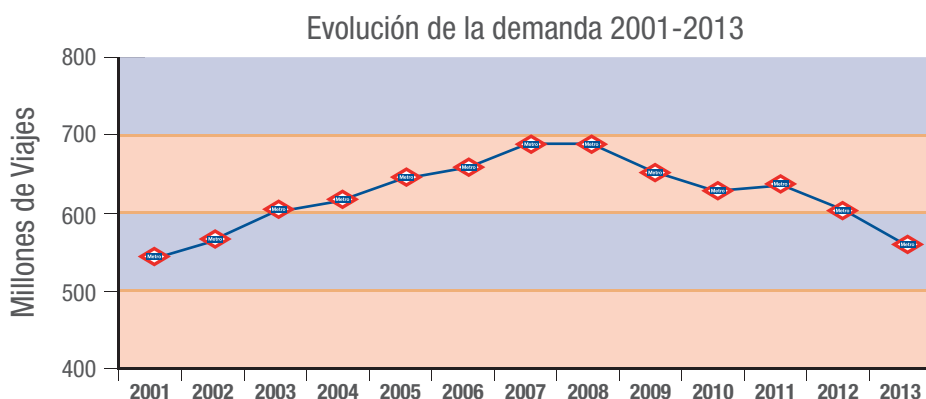
Metro de Madrid realiza la operación, llegando los trenes de la Línea 8 hasta la Terminal 4 del Aeropuerto de Barajas y realiza determinados mantenimientos de las instalaciones.

- **Línea Metro Ligero 1 de los PAU's de Sanchinarro y Las Tablas.**

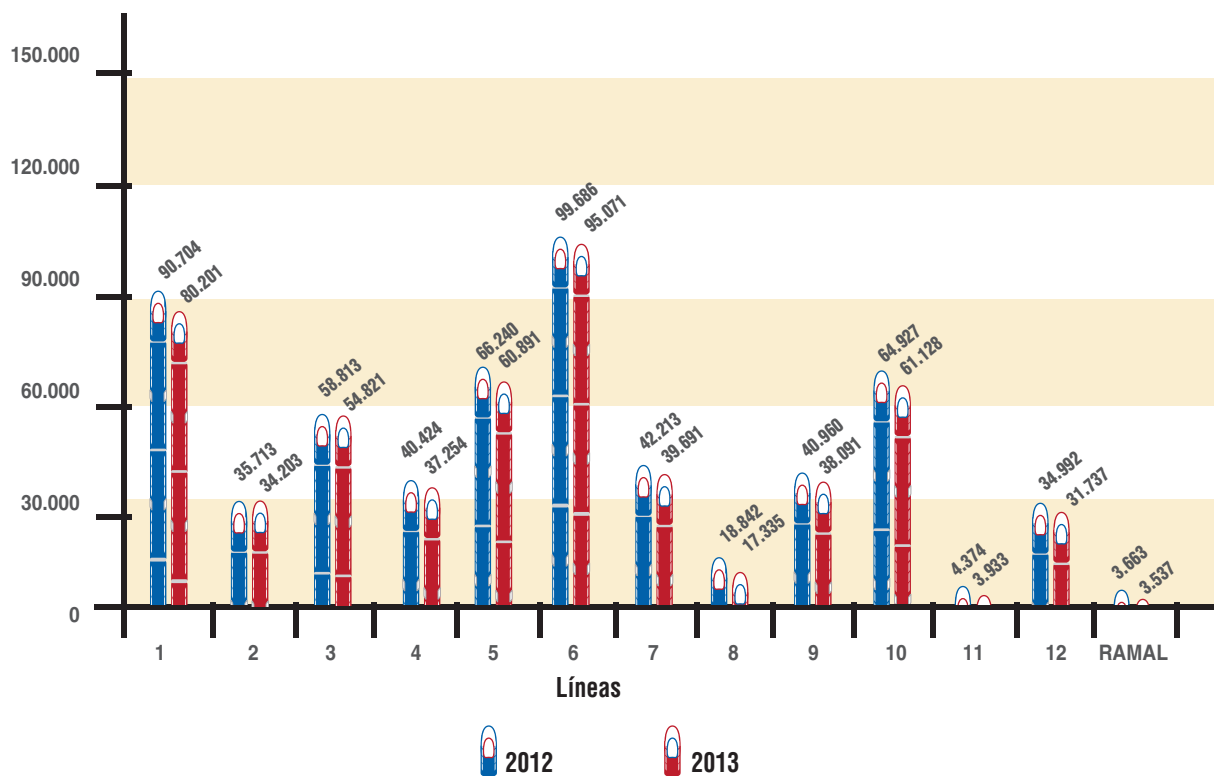
En 2007 se puso en funcionamiento la línea de Metro Ligero de los nuevos desarrollos urbanísticos del norte de Madrid, Sanchinarro y Las Tablas con una longitud de 5,4 Km y 9 estaciones. Metro de Madrid realiza la explotación integral (operación y mantenimiento) de toda la línea.

Demanda

La **demanda** de viajeros de Metro de Madrid en 2013 se ha situado en los 557,89 **millones de viajes**, lo que supone un descenso del 7,26 % con respecto a la registrada en el pasado año 2012. El gráfico siguiente muestra su evolución en los últimos años:



A continuación se muestra una comparativa por líneas de los dos últimos años:



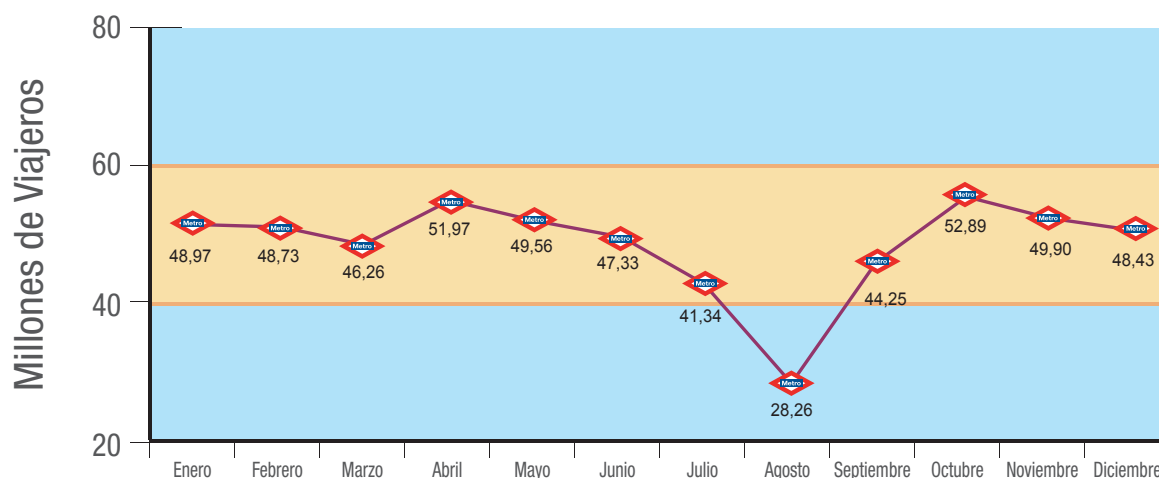
Año 2012: 601.551.510 viajes

Año 2013: 557.893.585 viajes



El número de etapas realizadas durante el 2013 se ha situado en **835 millones**. Por otro lado, la demanda mensual media de Metro de Madrid se sitúa en los 46,5 millones de viajes, destacando los meses de Abril y Octubre como los de mayor demanda frente a Agosto como el de menor:

Evolución mensual del Número de Viajeros



El 20 de Diciembre fue el **día de máxima demanda** con un total de **2.152.558 viajes** y el 25 de Diciembre el de **menor demanda** de viajeros con un total de **454.729 viajes**.

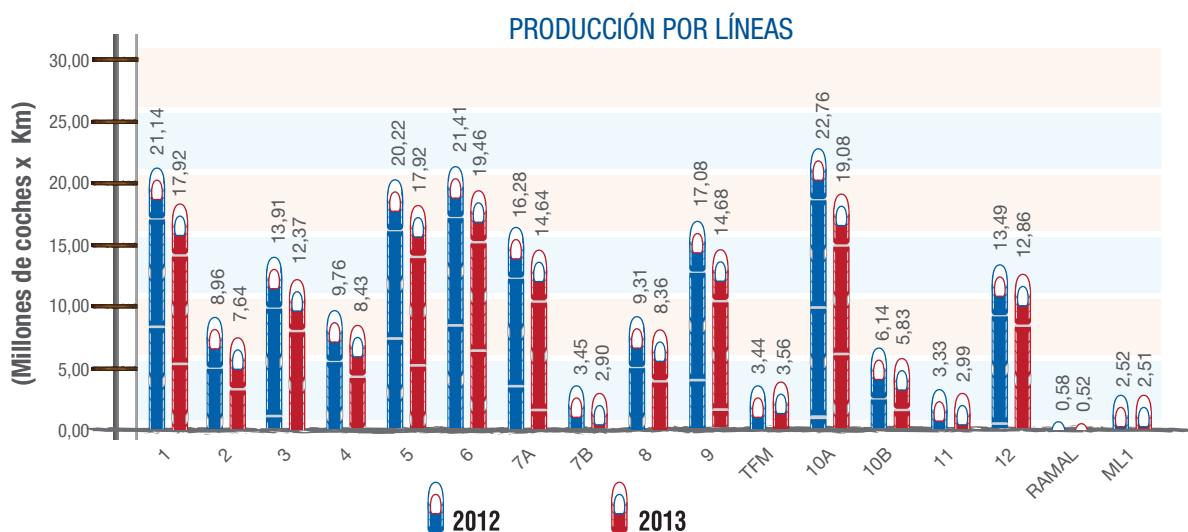
La estación de **Sol** continúa siendo la de mayor afluencia de viajeros como consecuencia de ser punto neurálgico de la ciudad, confluencia de tres líneas de metro, y estación de correspondencia con RENFE, por donde discurren dos líneas de Cercanías. El día 1 de junio la estación de Sol cambió su nombre por el de **Vodafone Sol**. El cuadro siguiente muestra las entradas y utilizaciones (total de entradas, salidas y trasbordo entre líneas), en las **21 estaciones de mayor utilización** de la Red:

NOMBRE ESTACIÓN	ENTRADAS	UTILIZACIONES
Sol	19.367.333	55.371.629
Avda. de América	11.491.259	50.461.337
Nuevos Ministerios	14.596.766	42.808.699
Moncloa	17.421.441	36.758.395
Príncipe Pío	14.411.608	34.536.448
Plaza de Castilla	11.501.660	32.955.533
Alonso Martínez	5.070.166	24.919.441
Cuatro Caminos	6.062.811	23.950.368
Argüelles	7.438.651	21.537.368
Legazpi	5.774.145	21.076.844
Plaza de España	6.804.075	20.218.380
Gregorio Marañón	3.925.097	20.047.501
Pacífico	4.095.882	19.275.677
Opera	4.959.190	18.972.648
Diego de León	5.456.497	18.910.801
Callao	5.840.238	17.284.755
Plaza Elíptica	5.590.111	16.607.536
Oporto	5.143.667	16.577.429
Gran Vía	4.511.919	16.023.781
Atocha Renfe	7.285.683	15.680.608
Goya	5.798.281	15.522.056

Oferta

Durante el año se ha continuado dando cumplimiento a la programación propuesta por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid respecto a la oferta, composición, frecuencia y calidad del servicio de trenes en cada línea y para los distintos periodos estacionales.

La **oferta** en el servicio ha disminuido en un 11,40% respecto al año anterior, habiéndose producido un total de 171,68 **millones de coches x kilómetro**, con el detalle por líneas que se muestra en el gráfico siguiente:



Año 2012: 193.777.237 coches x Km

Año 2013: 171.678.187 coches x Km

La velocidad comercial se ha situado en **30,41 Km/h** como valor medio en el conjunto de las líneas que componen la Red. Este valor supone un descenso del 1,58 % respecto del alcanzado durante el año anterior, que fue de 30,90 Km/h.

En el análisis por líneas, la velocidad más alta vuelve a corresponder a la línea 9 en el tramo entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey (tramo de TFM), con una velocidad de explotación de **54,93 Km/h.** en período punta de día laborable.





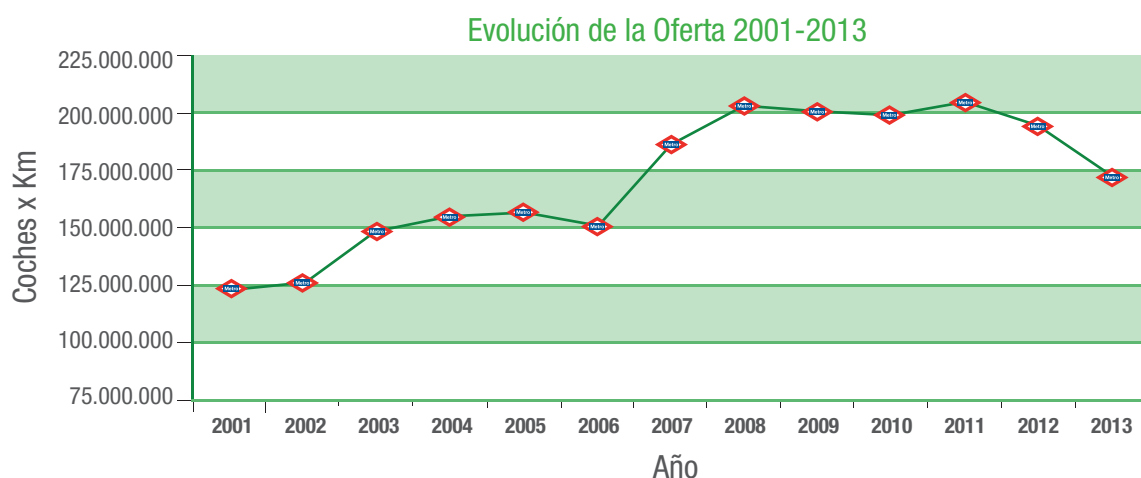
En la siguiente tabla se recogen los parámetros más importantes de la oferta por líneas durante el mencionado período:

OFERTA POR LÍNEAS EN PERIODO PUNTA DE DÍA LABORABLE (7:30 a 9:30)						
Línea	Trenes	Coches/Tren	Velocidad Explotación (km/h)	Tiempo Recorrido (h:mm:ss)	Intervalo (mm:ss)	Capacidad Transp. (Viaj./h)
1	33	6	21,92	2:00:38	0:03:39	13.294
2	19	4	24,23	1:06:05	0:03:39	9.074
3	24	6	24,97	1:06:06	0:02:45	17.604
4	25	4	21,40	1:20:13	0:03:13	9.835
5	29	6	23,36	1:55:59	0:04:00	13.051
6.1	20	6	24,28	0:58:21	0:02:55	27.453
6.2	13	6	25,32	0:55:52	0:04:18	18.637
7A	18	6	27,54	1:22:21	0:04:35	16.681
7B	6	3	35,43	0:29:21	0:04:54	7.580
8	11	4	40,45	0:46:41	0:04:15	11.708
9A	19	6	26,26	1:24:32	0:04:27	15.617
9B	7	2/3	54,93	0:41:33	0:05:56	4.459
10A	32	6	29,86	1:35:49	0:03:00	25.489
10B	11	3	37,43	0:48:40	0:04:25	8.381
11	5	4	29,25	0:27:43	0:05:33	8.963
12.1	11	3	39,22	1:02:16	0:05:40	6.435
12.2	11	3	39,95	1:01:26	0:05:35	6.521
R	2	4	11,65	0:10:02	0:05:01	6.295
ML1	7	5	18,62	0:34:11	0:04:53	3.441

Velocidades de explotación y tiempos de recorrido de noviembre 2012

Número de trenes es el correspondiente a la máxima capacidad de transporte en hora punta de día laborable

En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la oferta en los últimos años:



Marco tarifario

El marco tarifario durante el ejercicio 2013 se sintetiza en los siguientes cuadros, donde se recogen los títulos emitidos por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid válidos para viajar en la Red de metro. En este sentido, se entiende por Metro Madrid la zona comprendida en el municipio de Madrid (zona tarifaria A).

Desde el 1 de enero al 31 de enero del año 2013

TARIFAS METRO DE MADRID

Billetes		ÁMBITO DE VALIDEZ A la venta en la Red de METRO	Precio (€)
Sencillos	Metro Zona A	Estaciones de la Red de Metro pertenecientes a la zona tarifaria A (Incluido ML1)	1,50-2,00(*)
	T.F.M.	Red de T.F.M. Estaciones de Línea 9, tramo: Puerta de Arganda + Arganda del Rey (Zonas B1, B2 y B3)	2,00
	MetroNorte	Estaciones de Línea 10, tramo La Granja - Hospital Infanta Sofía (Zona B1)	1,50
	MetroEste	Estaciones de Línea 7, tramo: Barrio del Puerto - Hospital del Henares (Zona B1)	
	MetroSur	Estaciones de Línea 12 y Joaquín Vilumbradas y Puerta del Sur de Línea 10 (Zonas B1 y B2)	
Combinado Sencillo		Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3	3,00
10 Viajes	METROBÚS	Estaciones de la Red de Metro perteneciente a la zona tarifaria A (incluido ML1) y EMT	12,20
	T.F.M.	Red de T.F.M. Estaciones de Línea 9, tramo: Puerta de Arganda - Arganda del Rey (Zonas B1, B2 y B3)	11,20
	MetroNorte	Estaciones de Línea 10, tramo: La Granja - Hospital Infanta Sofía (Zona B1)	
	MetroEste	Estaciones de Línea 7, tramo: Barrio del Puerto - Hospital del Henares (Zona B1)	
	MetroSur	Estaciones de Línea 12 y Joaquín Vilumbradas y Puerta del Sur de Línea 10 (Zonas B1 y B2)	18,30
Combinado 10 Viajes		Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3	
Aeropuerto	Sencillo Metro Zona A Suplemento AEROPUERTO	Estaciones de la Red de Metro pertenecientes a la zona tarifaria A (incluido ML1) y la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	4,50-5,00(**)
	Combinado Sencillo + Suplemento AEROPUERTO	Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3 y la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	6,00
	Suplemento AEROPUERTO	Para la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4 junto con un billete combinado (Sencillo o 10 viajes) o METROBÚS	3,00

(*) Precio mínimo de 1,50€ hasta 5 estaciones: 0,10€ por cada estación adicional, hasta un máximo de 2,00€ para recorridos superiores a 9 estaciones.

(**) Al precio del Billete Sencillo Metro Zona A resultante del recorrido realizado, se le añadirá un suplemento de 3€.

LOS NIÑOS MENORES DE 4 AÑOS NO PRECISAN TÍTULO DE TRANSPORTE.

ABONO TRANSPORTES (€) A la venta en la Red del Metro									
CUPONES	A	B1	B2	B3	C1	C2	B1-B2/ B2-B3/B3- C1(*)	E1	E2
NORMAL	52,20	60,90	68,80	78,40	85,50	94,90	45,80	105,70	126,00
JOVEN	33,50	37,90	43,00	49,30	53,70	59,10	29,00	74,80	93,10
3ª EDAD	11,80							-	-
DESCUENTOS ESPECIALES	20% 50% 20%	Familias Numerosas categoría general Familias Numerosas categoría especial Personas con discapacidad igual o superior al 65%							

(*) A la venta en todas las estaciones de los ámbitos de validez.

(**) La venta, aplicando estos descuentos, se realizará solamente para las Tarjetas Transporte Público con tecnología sin contacto y exclusivamente en las máquinas billetteras adaptadas de las estaciones de Metro correspondientes a la zona A.

ABONO TURISTICO (€) A la venta en la Red del METRO, en determinados estancos, quioscos de prensa y lugares de interés turístico										
	Zona A					Zona T				
	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días
NORMAL (*)	8,00	13,40	17,40	25,40	33,40	16,00	26,80	33,40	48,00	66,80

(*) INFANTIL: Descuento de 50% únicamente para niños menores de 11 años.



www.metromadrid.es 902 444 403
Síguenos en



Desde el 1 de febrero al 31 de diciembre del año 2013

TARIFAS METRO DE MADRID

Billetes		ÁMBITO DE VALIDEZ A la venta en la Red de METRO	Precio (€)
Sencillos	Metro Zona A	Estaciones de la Red de Metro pertenecientes a la zona tarifaria A (Incluido ML1)	1,50-2,00(*)
	T.F.M.	Red de T.F.M. Estaciones de Línea 9, tramo: Puerta de Arganda - Arganda del Rey (Zonas B1, B2 y B3)	2,00
	MetroNorte	Estaciones de Línea 10, tramo: La Granja - Hospital Infanta Sofía (Zona B1)	1,50
	MetroEste	Estaciones de Línea 7, tramo: Barrio del Puerto - Hospital del Henares (Zona B1)	
	MetroSur	Estaciones de Línea 12 y Joaquín Vilumbradas y Puerta del Sur de Línea 10 (Zonas B1 y B2)	
Combinado Sencillo		Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3	3,00
10 Viajes	METROBÚS	Estaciones de la Red de Metro perteneciente a la zona tarifaria A (incluido ML1) y EMT	12,20
	T.F.M.	Red de TFM. Estaciones de Línea 9, tramo: Puerta de Arganda - Arganda del Rey (Zonas B1, B2 y B3)	11,20
	MetroNorte	Estaciones de Línea 10, tramo: La Granja - Hospital Infanta Sofía (Zona B1)	
	MetroEste	Estaciones de Línea 7, tramo: Barrio del Puerto - Hospital del Henares (Zona B1)	
	MetroSur	Estaciones de Línea 12 y Joaquín Vilumbradas y Puerta del Sur de Línea 10 (Zonas B1 y B2)	
Combinado 10 Viajes		Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3	18,30
Aeropuerto	Sencillo Metro Zona A Suplemento AEROPUERTO	Estaciones de la Red de Metro pertenecientes a la zona tarifaria A (incluido ML1) y la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	4,50-5,00(**)
	Combinado Sencillo + Suplemento AEROPUERTO	Estaciones de la Red de Metro y MetroLigero: ML1, ML2 y ML3 y la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	6,00
	Suplemento AEROPUERTO	Para la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4 junto con un billete combinado (Sencillo o 10 viajes) o METROBÚS	3,00

(*) Precio mínimo de 1,50€ hasta 5 estaciones: 0,10€ por cada estación adicional, hasta un máximo de 2,00€ para recorridos superiores a 9 estaciones.

(**) Al precio del Billeto Sencillo Metro Zona A resultante del recorrido realizado, se le añadirá un suplemento de 3€.

LOS NIÑOS MENORES DE 4 AÑOS NO PRECISAN TÍTULO DE TRANSPORTE.

ABONO TRANSPORTES (€) A la venta en la Red del Metro									
CUPONES	A	B1	B2	B3	C1	C2	B1-B2/ B2-B3/B3- C1(*)	E1	E2
NORMAL	54,60	63,70	72,00	82,00	89,50	99,30	47,90	110,60	131,80
JOVEN	35,00	39,60	45,00	51,60	56,20	61,80	30,30	78,30	97,40
3ª EDAD	12,30							-	-
DESCUENTOS ESPECIALES	20% 50% 40% 70%	Familias Numerosas categoría general y Personas con discapacidad igual o superior al 65% Familias Numerosas categoría especial Personas con discapacidad categoría general + Personas con discapacidad igual o superior al 65% Personas con discapacidad categoría especial + Personas con discapacidad igual o superior al 65%							

(*) A la venta en todas las estaciones de los ámbitos de validez

(**) La venta, aplicando estos descuentos, se realizará solamente para las Tarjetas Transporte Público con tecnología sin contacto y exclusivamente en las máquinas billeteadoras adaptadas de las estaciones de Metro correspondientes a la zona A

ABONO TURISTICO (€) A la venta en la Red del METRO, en determinados estancos, quioscos de prensa y lugares de interés turístico										
	Zona A					Zona T				
	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días
NORMAL (*)	8,40	14,20	18,40	26,80	35,40	17,00	28,40	35,40	50,80	70,80

(*) INFANTIL: Descuento de 50% únicamente para niños menores de 11 años.



Tu sistema de transporte

www.metroMadrid.es 902 444 403
Síguenos en



Se refleja a continuación la evolución del grado de utilización de cada tipo de billete en los últimos años:

DISTRIBUCION DE LA DEMANDA POR TIPO DE BILLETE %

TIPO DE BILLETES	2010	2011	2012	2013
Billetes sencillos	13,03	12,35	7,28	6,97
Metrobús 10 viajes	24,88	23,77	24,74	23,87
Metrosur 10 viajes	0,92	0,85	0,84	0,77
Metronorte 10 viajes	0,11	0,10	0,10	0,10
Metroeste 10 viajes	0,07	0,05	0,06	0,05
TFM 10 viajes	0,02	0,02	0,01	0,01
Abono transporte mensual	57,76	59,07	63,60	64,91
Abono transporte anual	2,55	2,54	2,66	2,75
Turísticos	0,66	1,24	0,70	0,58





Material Móvil

El parque en servicio, a fecha 31 de diciembre de 2013, alcanza los **2.394 coches**.

Respecto a las unidades de metro ligero con las que se opera en la red explotada por Metro de Madrid, el total es de 8 unidades Citadis.

SERIE	Nº de coches (a 31 dic. 2012)	Nº de coches (a 31 dic. 2013)
2000	724	724
3000	476	500
5000	202	202
6000	132	99
7000	222	222
8000	289	389
9000	258	258
TOTAL	2.303	2.394

La antigüedad media del parque en servicio es **13,08 años** con el siguiente detalle, por tipo de material:

SERIE	Edad Media 2013	Edad media Total
2000	21,30	13,08
3000	6,05	
5000	26,96	
6000	12,94	
7000	10,63	
8000	5,41	
9000	6,47	

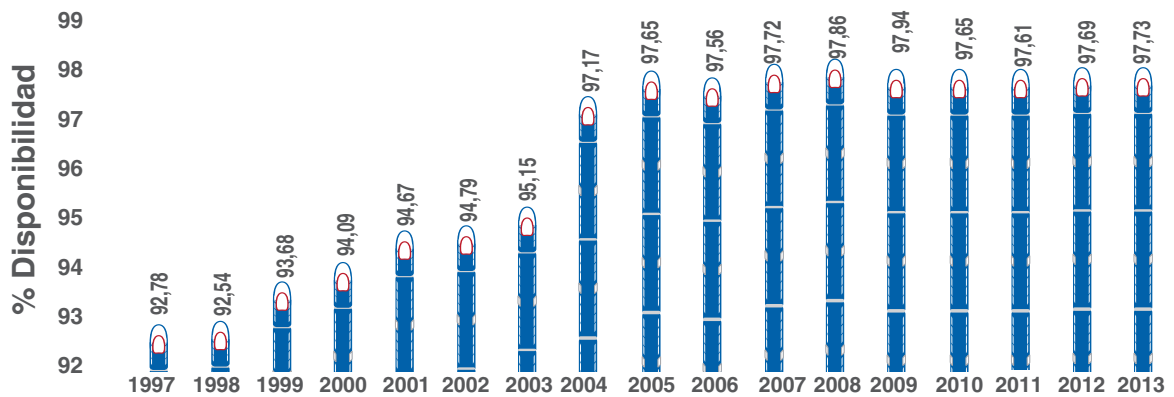
Durante el año se han realizado **209 revisiones** de ciclo largo y **8.568 intervenciones** de mantenimiento preventivo de ciclo corto. A través de estas actividades de mantenimiento preventivo se pretende localizar y resolver cualquier incidencia en el menor tiempo posible, disminuyendo así la repercusión negativa en el servicio prestado a los clientes.

En lo que respecta a la disponibilidad de material móvil, en la siguiente tabla se muestran los índices de disponibilidad por tipo de coche durante los años 2012 y 2013:

SERIE	Disponibilidad 2012	Disponibilidad 2013
2000	97,69%	97,80%
3000	98,75%	98,08%
5000	98,63%	97,53%
6000	97,78%	96,59%
7000	95,86%	97,60%
8000	96,81%	98,96%
9000	95,41%	97,06%
TOTAL	97,61%	97,73%

Se han conseguido altos niveles de disponibilidad, similares a los de 2011. La consecución de estos niveles ha supuesto un notable esfuerzo para la Compañía.

Evolución de la disponibilidad de Material Móvil en días laborales a las 7:30h



El equipamiento embarcado en el material móvil a final del año ha sido:

Equipamiento en Material Móvil		
Elementos	Número de Coches	% sobre total
Aire acondicionado	2.339	97,70%
Videovigilancia	1.609	67,21%
Pasillo de intercircularción entre coches	1.413	59,02%
Anunciador acústico de estaciones	2.201	91,94%
Detección y extinción de incendios	1.334	55,72%





Instalaciones

El equipamiento instalado (más significativo) y su evolución en los dos últimos años se detallan en el siguiente cuadro:

	2012	2013
Monitores TVCC – pantallas TFT	801*	822*
Interfonos	5.305	5.274
Teleindicadores (paneles)	2.323	2.323
Plantas de energía (CAT y CAE)	511	516
Máquinas automáticas expendedoras de billetes	1.526	1.527
Torniquetes	2.700	2.701
Escaleras mecánicas, pasillos rodantes y rampas	1.694	1.694
Ascensores y plataformas elevadoras	519	522
Pozos de ventilación	645	637
Sistemas antiintrusión de estaciones y subestaciones (IFAINT) y recintos (IFVDEP)	459	495
Subestaciones transformadoras – rectificadoras	120	120
Centros de transformación de media tensión	367	367
Transformadores	1.110	1.114
Electrificación Doble Vía General (km)	294,2	294,2

* Se han considerado en esta tipología equipos que en años anteriores estaban englobados dentro de otras categorías fuera del informe, como por ejemplo las pantallas de puesto de operador.

De la actividad desarrollada durante el año 2013 cabe destacar:

- Durante 2013 se ha realizado una importante inversión en escaleras mecánicas. Como principal acción se ha acometido la sustitución de las cadenas de peldaños de 64 equipos, con una inversión superior a los 2,5 millones de euros, continuando así con el importante esfuerzo para mantener el buen estado de las instalaciones y ofrecer accesibilidad a nuestros clientes.
- Los sistemas de Venta y Peaje se han evolucionado con la implantación de Scada. Esta herramienta permite el registro de toda la información de Venta y Peaje en tiempo real, lo que implica un gran avance para el tratamiento y análisis de la información de demanda y recaudación. A su vez Scada aporta nuevas opciones para la monitorización y el mantenimiento remoto del equipamiento de Venta y Peaje. El sistema centraliza la información de las alarmas producidas en los equipos de la red y ofrece una representación gráfica de las instalaciones muy intuitiva para los usuarios.
- Dentro de la estrategia de la compañía ante la situación económica actual, como parte de la iniciativa de ahorro de costes externos, se ha completado la internalización de 22 contratos de mantenimiento de las instalaciones.
- Así mismo, a lo largo del año, La Compañía ha realizado un gran esfuerzo en la adquisición de repuestos de inmovilizado para las distintas secciones de mantenimiento, con una inversión superior a los 800.000 €.



Los datos de Disponibilidad Técnica en 2013 de las instalaciones sobre las que adquiere sentido el cálculo de dicho dato, se recogen en la siguiente tabla.

DISPONIBILIDAD TÉCNICA (%)	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013
INSTALACIONES DE BAJA TENSIÓN				
Bombas	99,82%	99,89%	99,90%	99,91%
Ventilación	99,41%	99,37%	99,57%	99,86%
SISTEMAS DE VENTA Y PEAJE				
Mettas	96,66%	95,69%	96,70%	96,37%
MBT	98,83%	98,79%	98,93%	98,90%
Torniquetes	97,48%	96,39%	97,35%	96,69%
CLIMATIZACIÓN				
Máquinas frío	99,84%	99,90%	99,93%	99,93%
Bombas de calor	99,57%	99,73%	99,87%	99,87%
ACCESIBILIDAD				
Escaleras mecánicas	98,72%	98,55%	98,68%	97,38%
Ascensores	98,72%	99,18%	99,29%	98,80%
ENERGÍA				
Instalaciones de Energía	99,98%	99,99%	99,99%	99,98%
SEÑALES				
Instalaciones de Señales	99,98%	99,98%	99,98%	99,98%





Investigación, Desarrollo e Innovación

Durante el año 2013 se han continuado los desarrollos de los dos proyectos aprobados en el programa de ayudas a la I+D INNpacto 2011 del Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO), TECRAIL y TRAIN2CAR y se ha finalizado con gran éxito de difusión el proyecto europeo del VII Programa Marco SECUREMETRO.

- **Proyecto TECRAIL.** Se trata de un proyecto de I+D+i en el que participan universidades, operadores ferroviarios y empresas del sector de la telecomunicaciones, financiado dentro del programa INNPACTO, para el estudio de la adaptación de la tecnología de comunicaciones móviles de cuarta generación LTE (Long Term Evolution) a entornos ferroviarios, de manera que sea aplicable a la señalización ferroviaria, la conducción automática y las comunicaciones embarcadas, con el propósito de contribuir a su estandarización y desarrollo. Este proyecto incluye: el estudio de requisitos, el análisis, medidas y adaptación de las diferentes capas de una red LTE (Interfaz radio, red de transporte y núcleo de red), la realización de prototipos y la integración final de estos en un entorno ferroviario real. La participación de los Servicios del Área de Ingeniería de Metro de Madrid está encuadrada en todas las fases del proyecto, en especial, en la especificación de requisitos para los servicios, el diseño de pruebas y ensayos en campo, la elaboración de documentación de proyecto y la difusión de resultados. A lo largo de 2013 se ha llevado a cabo la presentación de entregables de acuerdo al calendario previsto para esta anualidad, medidas radio de banda ancha en túneles y presentación de resultados en congresos y revistas internacionales.



- **Proyecto TRAIN2CAR.** Proyecto de I+D realizado en colaboración con SICA (Sistemas de Computación y Automática General S.A.), ICAI (Universidad Pontificia Comillas) y CIEMAT (Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas), financiado dentro del programa INNPacto, cuyo objetivo principal es aprovechar la energía verde del frenado regenerativo de trenes metropolitanos para alimentar las baterías de coches eléctricos. Contribuye pues de forma directa a la introducción y difusión del uso del vehículo eléctrico, defendida a nivel estratégico desde distintos organismos institucionales de ámbito nacional y comunitario. La participación de los Servicios del Área de Ingeniería está encuadrada en todas las fases del proyecto.

En 2013 se ha realizado el desarrollo del simulador y la verificación de los resultados obtenidos en un prototipo a escala. El poste de recarga a escala real ya está instalado y se espera inaugurarlo en el primer trimestre del año 2014. Para ello han sido esenciales los trabajos de SIEMENS en toda la fase de puesta en servicio del sistema y la colaboración de CITROËN con la cesión de una parcela de terreno de sus instalaciones. Quedará en fase de pruebas de validación dando suministro y energía de forma completamente gratuita a coches eléctricos que demanden una recarga durante este periodo.



El proyecto tiene una fecha de finalización de 30 de Junio de 2014.



SECUREMETRO. Proyecto de investigación con alto protagonismo español que analiza materiales, componentes y diseño de coches de metro y ferrocarril que minimicen los efectos de atentados terroristas con explosivos a bordo de los trenes. Bajo la coordinación de la Universidad de Newcastle y con la participación de once entidades internacionales, el proyecto Securemetro tiene como objetivo el desarrollo y mejora de nuevos materiales para vehículos ferroviarios capaces de soportar explosiones.

El proyecto Securemetro, que se inició en enero del 2010 y finalizó en junio de 2013, ha contado con el apoyo de la Comisión Europea, dentro del Séptimo Programa Marco de Investigación. De las once entidades participantes, cinco de ellas son españolas: Metro de Madrid, Tecnalia-Inas, Maxam-Expal, Sunsundegui y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, siendo las otras seis compañías y centros de investigación del Reino Unido, Francia e Italia. Metro de Madrid ha facilitado un coche fuera de servicio de la serie 5000 que fue trasladado a Buxton (Reino Unido) para realizar una explosión controlada, que fue grabada con cámaras de alta velocidad para obtener una mejor comprensión del desplazamiento de la onda expansiva en el interior del vehículo y de la reacción de los materiales del interior. Se trató de la primera prueba de este tipo realizada a escala real en un proyecto europeo. Los resultados se utilizaron para el diseño de un prototipo de vehículo construido por Sunsundegui, con mayor resistencia a explosiones, cuyas pruebas se llevaron en Burgos a finales de 2012. Este diseño incluye la inmovilización de componentes tales como paneles de techo con cable de retención, la aplicación de recubrimientos de plástico en las ventanas y la sustitución de estructuras más pesadas por otras más ligeras con mayor capacidad de absorción de la energía. Uno de los criterios clave ha sido buscar soluciones y materiales que pudieran ser incorporadas en modelos de material móvil ya existente, de modo que han desarrollado tecnologías que pueden utilizarse tanto en los nuevos diseños de coches como en los ya existentes. Los resultados del proyecto, y de aplicación en la industria, son propuestas de bajo coste susceptibles de implementarse a medio plazo.

Durante el año 2013, año de finalización del proyecto, tuvieron lugar la reunión de fin de proyecto en París y posteriormente una presentación oficial en Madrid con gran difusión en los medios de comunicación. El Consorcio de entidades participantes trasladó las conclusiones y recomendaciones a la Comisión Europea.



Por otra parte debemos resaltar la presentación de seis nuevos proyectos a distintos programas de ayuda tanto nacionales (CDTI - Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial -, RETOS

COLABORACIÓN 2014 del MINECO) como internacionales (CIPS de la Comisión Europea) relacionados con la accesibilidad, seguridad y eficiencia energética del transporte público metropolitano. La resolución de todos ellos tendrá lugar a lo largo del año 2014.

Se han iniciado igualmente conversaciones para la creación de nuevos consorcios con el fin de desarrollar proyectos a nivel europeo y presentarlos al sustituto del VII Programa Marco europeo, el programa de ayudas a la I+D+i HORIZON2020.

Finalmente se ha realizado un seguimiento de la iniciativa SHIFT2RAIL a través de la PTFE (Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española) y se ha participado en los foros informativos sobre la misma organizados tanto por el CDTI como por la PTFE.





Plan de Ahorro Energético (PAE)

OPTIMIZACIÓN DEL MODELO DE PROPULSIÓN DEL MATERIAL MÓVIL

Las curvas de tracción del Material Móvil (curvas características) son diseñadas para definir el régimen cinemático del mismo (espacio, velocidad y aceleración en función del tiempo). La energía consumida asociada a cada curva característica puede ser corregida modificando dicho régimen cinemático mediante la definición de nuevas curvas de esfuerzo tracción/freno. Se han realizado estudios de nuevas curvas características del Material Móvil para optimizar el consumo energético asociado. Los parámetros a modificar son los siguientes: Optimización del tiempo de potencia constante. Modificación de la deceleración. Mejora del rendimiento. A lo largo del año 2013 el modelo de propulsión ha sido optimizado en las líneas 2, 3, 4, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12.

IMPLANTACIÓN DE MARCHAS ECONÓMICAS EN CONDUCCIÓN AUTOMÁTICA.

El sistema de conducción automática del Material Móvil (ATO), determina el perfil de velocidades que desarrolla una unidad tren entre dos estaciones, en base a parámetros de tiempo, velocidad, distancia, perfil y prestaciones de los trenes. Se ha diseñado un modelo de marchas económicas para la operación eficiente de las líneas en hora valle, maximizando el ahorro energético mediante la aplicación de órdenes de deriva, velocidad de remotor y parábolas de freno reducidas, gestionando tiempos de recorrido y tiempos de parada en estación. A lo largo del año 2013 se han implantado marchas económicas en las líneas 2, 3, 4, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12.

OPTIMIZACIÓN DE LA CLIMATIZACIÓN EN EL MATERIAL MÓVIL

Los procesos de climatización del recinto de viajeros del Material Móvil contemplan los modos de funcionamiento de calefacción, ventilación y aire acondicionado. El modo habitual de funcionamiento se establece mediante una curva de confort en la cual se consideran diversas variables como son la temperatura exterior o la temperatura del recinto de viajeros, entre otras. Se han realizado estudios para optimizar el funcionamiento de los equipos de climatización, minimizando el consumo energético mediante la modificación de las curvas de enfriamiento dentro de unos rangos prefijados en función del periodo invierno/verano. En la época de verano se aumentará la temperatura de confort, de forma que, manteniendo un nivel térmico aceptable, se produzca un ahorro de consumo relevante. En la época de invierno, se disminuirá la temperatura para conseguir efectos análogos. A lo largo del año 2013 se ha implementado esta nueva filosofía de regulación en el parque de material móvil tipo 2000, 3000, 5000, 6000, 7000 y 8000 2ª serie.

ELIMINACIÓN DE IMANES DE VÍA.

La línea aérea está dividida en sectores de tracción separados de sus colaterales mediante elementos denominados aisladores de sección, los cuales pueden ser de dos tipos: aisladores de sección con zona neutra y sin zona neutra. Para mejorar la captación de energía, al paso

de la unidad de tren por un aislador de sección sin zona neutra, existen elementos en la vía denominados imanes de vía que inhiben la tracción/frenado regenerativo del Material Móvil. Los imanes suelen encontrarse en las entradas a las estaciones, momento en el que se produce el frenado, por lo que se impide el correcto aprovechamiento de la totalidad de la energía de frenado regenerativo del Material Móvil. Se han realizado estudios y registros de validación con el objetivo de incrementar la ventana de tiempo en la que un tren puede regenerar energía en su proceso de frenado y la retirada de los imanes correspondientes, al no existir necesidad técnica de éstos con la nueva configuración de la línea aérea. A lo largo del año 2013 se han estudiado y eliminado los imanes de vía en las líneas 2, 3, 4, 7, 7B, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12.

PROTOTIPOS DE ILUMINACIÓN LED EN MATERIAL MÓVIL.

Con objeto de validar los sistemas de iluminación del recinto de viajeros, se han realizado mediciones en coches tipo 8000 y 9000, mediante la utilización de tubos de tecnología LED. A lo largo del año 2013 se han realizado prototipos de iluminación LED en distintas unidades y coche cuyos resultados se están valorando actualmente.





Inversiones del ejercicio 2013

La cifra total de Inversiones ejecutadas por Metro Madrid en 2013 ha ascendido a **30.620.824 euros**. Se presentan en el siguiente cuadro la distribución, en grandes partidas, de las actuaciones inversoras realizadas durante el año:

INVERSIONES AÑO 2013

ACCIONES INVERSORAS	Importe	%
Material Móvil	2.321.318	7,58%
Renovación de vía y túneles	7.060.449	23,06%
Estaciones	2.311.967	7,55%
Actuaciones en recintos	391.729	1,28%
Energía y subestaciones	199.070	0,65%
Señalización y comunicaciones	10.479.408	34,22%
Escaleras mecánicas	2.835.937	9,26%
Instalaciones de seguridad	135.810	0,44%
Talleres y maquinaria diversa	2.378.525	7,77%
Otras inversiones	2.506.611	8,19%
TOTAL	30.620.824	100,00%

A continuación se exponen las principales actuaciones llevadas a cabo dentro de cada capítulo:

Material Móvil

Los trabajos realizados en este ámbito combinan tareas referentes a la optimización de programas de mantenimiento y disponibilidad con tareas específicas de acondicionamiento y mejora del material móvil. En este sentido, se ha continuado con la adquisición de repuestos de inmovilizado para el Material Móvil por un importe total de 2,26 millones de euros, con el objetivo de evitar paralizaciones innecesarias en los procesos de mantenimiento, dado su elevado plazo de suministro. Asimismo, mencionar las mejoras realizadas en el aire acondicionado y las relativas a la eficiencia energética en la climatización de coches.

Renovación y conservación de vía y túneles

Con el fin de aumentar los niveles de calidad y seguridad en el servicio que presta, Metro de Madrid ha establecido un Plan de Renovación de Vía consistente en la sustitución de la infraestructura de vía actual por otra de última tecnología. Se alcanzan de esta forma mejores índices de seguridad, disponibilidad, confort, atenuación de las vibraciones y eficiencia en el mantenimiento de la misma. Entre las actuaciones más significativas destacan las siguientes:

- Renovación de la infraestructura de vía en sitios puntuales y cambio parcial de componentes de aparatos de vía en la Red de Metro.
- Renovación de vía e implantación de modificadores de fricción rueda-carril y eliminación de defectos de carril en determinadas zonas de la Red, mediante cuponaje, relevo de barra larga y soldadura de carril.



- Suministro y renovación de elementos críticos de aparatos de vía de gálibo ancho, gálibo estrecho y de cabecera de línea de utilización diaria, por degradación y desgastes de los componentes: agujas, contraagujas y cruzamientos.
- Renovación general de vía: renovación de la superestructura de Vía en la estación de Valdeacederas de Línea 1, Chueca, Ventas y tramo Gran Vía-Callao de Línea 5, Prosperidad y Avenida de América de Línea 4.
- Renovación de diagonales: renovación de la diagonal entre Sevilla y Sol de Línea 2, renovaciones de diagonales de Gran Vía y Sol, Nueva Numancia y Portazgo, fabricación y renovación de la diagonal de Pacífico y Puente de Vallecas de Línea 1.
- Diseño, fabricación y suministro de diagonales y desvios en Línea 5: Pueblo Nuevo-Quintana, Carabanchel-Eugenia de Montijo y El Capricho-Canillejas en túnel de enlace con Depósito 4, y en Línea 4, Alonso Martínez-Colón.
- Renovación parcial en las playas de vía (sustitución, fijaciones, etc., en Plaza Castilla, C. Caminos, Ventas, Aluche y Canillejas) y renovación parcial de toperas.
- Destacar la consolidación, impermeabilización e instalaciones del túnel de Línea 1 comprendido entre las estaciones de Bilbao y Tribunal, ya que presentaba una patología acusada desde el punto de vista de la degradación estructural, procediéndose a su refuerzo y sostenibilidad estructural.
- Por otra parte, con el objetivo adaptar a la normativa vigente los pozos de bombeo y mejorar las condiciones de accesibilidad y salubridad, se ha procedido a la adecuación del pozo de bombeo de la interestación Pirámides-M. Vadillo de Línea 5 y se han acometido reformas en 5 pozos de bombeo de Línea 5, 6 y túnel L7/L10: Pirámides-Marqués de Vadillo (pozo antiguo), Lucero-Laguna, Legazpi, P. Pío-Puerta del Ángel y Túnel de enlace Avda. América 7-N. Ministerios 10. Asimismo, se ha procedido a la construcción de arquetas de conexión del canal central con pozos de bombeo y se han realizado mejoras en los propios pozos.
- Por último, se han adecuado los pozos de ventilación de Líneas 7 y 8, en las interestaciones de: Estadio Olímpico-Las Musas y Las Musas-San Blas de la Línea 7, Campo de las Naciones-Aeropuerto T1-T2-T3 (2) y Aeropuerto T1-T2-T3-Barajas de la Línea 8.





Estaciones:

• Remodelación y mejoras en estaciones:

Se han abordado las actuaciones más necesarias en aquellas estaciones en que su grado de deterioro así lo ha requerido: adecuación de bóvedas de andén, renovación de aseos y vestuarios, actuaciones de impermeabilización y corrección de filtraciones, puertas de mampara, rejillas de ventilación, accesos, etc., por un importe de 1,39 millones de euros. Cabe destacar, entre otras:

- Finalización del acondicionamiento de la estación de Santo Domingo y de la remodelación de la estación de Noviciado de Línea 2.
- Refuerzo de la membrana de hormigón armado de andenes y resolución de una patología singular de la estación de Lago de Línea 10.
- Acondicionamiento y renovación de rejillas de ventilación en calzada.
- Actuaciones en espacios comerciales, entre las que hay que señalar la ejecución de las instalaciones de comunicaciones, PCI y climatización en los locales de Legazpi; la finalización de los aseos, vestuarios y espacios comerciales en Sol; la adecuación del cuarto técnico para el proyecto train2car en la estación de Sainz Baranda y la retirada de locales comerciales y adecuación del espacio resultante.
- Otras actuaciones han sido: la renovación de máquinas de frío en cuartos técnicos y dependencias de estación en Línea 2 y el acondicionamiento de 6 cuartos para telefonía móvil.

• Reformas en salidas de emergencia.

Mediante la construcción y reforma de salidas de emergencia en las estaciones, se pretende asegurar la seguridad para viajeros y empleados ante posibles evacuaciones regladas en las instalaciones de Metro de Madrid:

- Adecuación integral de tres salidas de emergencia en Líneas 7, 9 y 10: Islas Filipinas–Guzmán el Bueno, Valdebernardo–Pavones y Príncipe Pío–Lago.
- Renovación de las salidas de emergencia de las interestaciones de Aeropuerto–Campo de las Naciones y Guzmán el Bueno–Francos Rodríguez.

• Actuaciones para mejora de la accesibilidad:

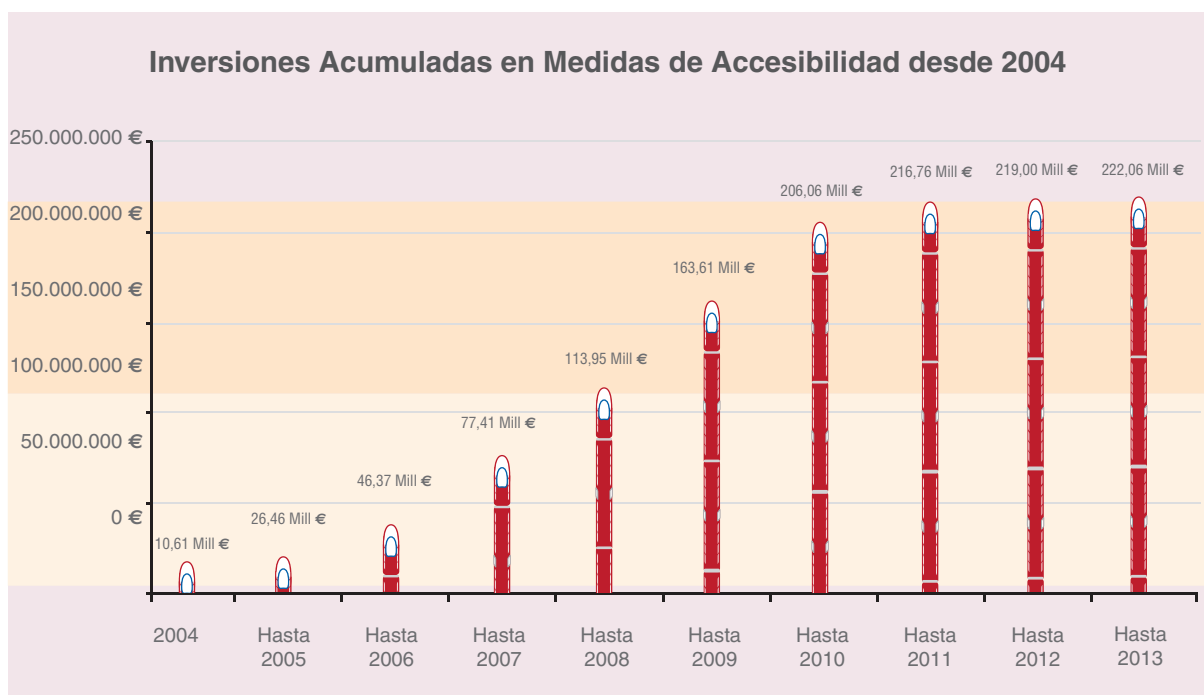
dentro de las actuaciones inversoras realizadas en estaciones, la mejora de la accesibilidad de los clientes en general y de las personas con distintas capacidades en particular a los vestíbulos y andenes, mediante la adecuación de espacios e instalaciones principalmente para personas con minusvalías físicas, ha continuado siendo una prioridad para la Compañía.

Principalmente se ha mejorado la accesibilidad con las siguientes actuaciones:



- Instalación de automatismo electromecánico para puertas abatibles automáticas de apertura fácil en 13 estaciones de Metro de Madrid.
- Suministro e instalación de protecciones de retranqueos en 14 estaciones de Línea 1 y montaje de piezas de zona de seguridad de andenes en 17 estaciones de la misma Línea.
- Instalación de señalización exterior de ascensores de Línea 3 en altorrelieve y Braille.
- Instalación de apoyos isquiáticos en los vestíbulos de 50 estaciones.

A modo de resumen, en el siguiente cuadro se muestra la evolución de la inversión global en Accesibilidad en los últimos años:



- **Máquinas billeteiras y equipos de peaje:** Se ha procedido a la actualización del software de control de títulos de transporte para soporte de Tarjetas sin Contacto en equipos de paso de pantallas móviles propiedad de Metro (Proyecto BIT).

Otras actuaciones realizadas han sido: la implantación del software en billeteiros MEI para la aceptación de los nuevos billetes de 5 Euros y el desarrollo del software para la inclusión de publicidad en máquinas expendedoras automáticas.

- **Equipamiento para la centralización:**

En este ámbito se han renovado los equipos de comunicaciones del Control de Tráfico Centralizado de trenes del Alto del Arenal y se ha mejorado el Sistema de Almacenamiento del Puesto Central.



Actuaciones en recintos

Se han realizado las construcciones necesarias para abordar el proceso de renovación y ampliación de las instalaciones en los talleres donde se realizan los trabajos de mantenimiento correctivo y preventivo del material móvil, con el fin de optimizar sus procesos productivos y descentralizar parte de las actividades. Destacan en este apartado las actuaciones de impermeabilización de las subestaciones eléctricas de Lago, Portazgo, Barceló, Abrantes, Mirasierra, Quintana y Canillejas.

Otras actuaciones han sido: la reforma de la cubierta de los aseos y vestuarios de Talleres Centrales, la renovación de la impermeabilización de la cubierta de las oficinas del Servicio de Mantenimiento de Ciclo Corto en el Depósito de Canillejas, la construcción de nuevas oficinas para el personal de Obras en el Depósito de Cuatro Caminos y la instalación de pararrayos en recintos.

Energía y subestaciones

Se ha actuado sobre la renovación del hilo de contacto y de elementos de suspensión de la línea aérea en Líneas 1 y 5 y sobre la electrificación de las diagonales de Líneas 1 y 2 renovadas.

Por otra parte, se ha instalado en 13 subestaciones la curva de protección carril-tierra que señala la UNE EN 50122-1:1997.

Por último, se realiza la adecuación de puestas a tierra y de protección contra contactos indirectos en los sistemas de ventilación, de bombeo y de baja tensión.

Señalización y comunicaciones.

En este apartado se incluye la incorporación de un nuevo sistema de seguridad y conducción automática con el nuevo equipamiento de ATP/ATO y tecnología CBTC (Control de Trenes Basado en las Comunicaciones) en Líneas 1 y 6, basado en comunicaciones bidireccionales tren-vía mediante transmisión por radio y cobertura radioeléctrica. Mediante este sistema se pretende obtener una mejora en el intervalo entre trenes, una disminución en el tiempo de recorrido total y un aumento de las prestaciones a través de la regularización y automatización de la Línea. Comprende la incorporación de nueva señalización de vía, basada en tecnología CBTC, en Líneas 1 y 6 con su material embarcado.

Otras actuaciones han sido:

- Implantación de los Sistemas TETRA de radiocomunicaciones móviles privadas de Línea 6 (0,61 M €).
- Diseño e instalación de un nuevo sistema de audio para el Puesto Central, con afección a la radiotelefonía de trenes y estaciones, telefonía automática y selectiva, megafonía de estaciones, localización de portátiles, gestión de audio y de control de Líneas, etc.
- Señalización en la renovación de las diagonales de Sevilla-Sol en Línea 2, y Gran Vía-



Sol, Nueva Numancia-Portazgo y Pacífico-Puente de Vallecas en Línea 1.

- Renovación de Baterías de Plantas de Energía.
- Ampliación e integración de equipos y sistemas en el COMMIT.

Escaleras mecánicas

Siempre ha sido prioridad de Metro de Madrid mejorar la fiabilidad, seguridad y el nivel de confort de los viajeros en relación a estos elementos, así como aumentar su capacidad de transporte, por lo que este año se han continuado sustituyendo cadenas de peldaños, afectando a 64 escaleras e implantando dispositivos de control y mejoras en las medidas de seguridad en estos elementos de transporte vertical, como son: la reforma y montaje de los controles de velocidad de pasamanos en 20 escaleras mecánicas marca Thyssen, la reforma de los fosos de maquinaria de 103 escaleras mecánicas y el suministro de barreras de señalización y seguridad.

Instalaciones de seguridad

Con las actuaciones reseñadas a continuación se ha reforzado la seguridad interior de Metro de Madrid, la señalización de emergencia y se ha mejorado la prevención de actos vandálicos o delictivos: mejora del sistema de control de accesos y salidas en la red y en las dependencias de la misma, señalización de evacuación en los sacos de la red de Metro, centralización del sistema de seguridad en el museo de Chamberí, el suministro de cámaras de videovigilancia y de marcadores de control de presencia para recintos.

Talleres y maquinaria diversa:

- Se ha continuado en el presente ejercicio con la sustitución de 50 vehículos auxiliares y dresinas, que coadyuvan al mantenimiento de las instalaciones e infraestructuras de la explotación, por 36 vehículos más modernos, capaces de captar con sus equipamientos informáticos y de registros las disfuncionalidades existentes en las instalaciones de vía y línea aérea en túneles y recintos. Dichos vehículos, certificados y acordes con las nuevas normativas de Prevención y Salud Laboral, están dotados de conformidad UE. En el ejercicio 2013 se destinaron 1,87 millones de euros a la recepción de 1 dresina de limpieza.
- Se ha invertido en la ampliación de la capacidad productiva y de la vida útil de la esmeriladora E501 ya que, al ser diferente de los demás vehículos auxiliares por su alto contenido tecnológico y complejidad, requiere de una atención especial.
- Asimismo, se prevé la adquisición de diferentes medios de producción, adecuados para optimizar la ejecución de los trabajos y mejorar las condiciones de seguridad en que se realizan las diferentes tareas de mantenimiento de instalaciones y de material móvil. Estos elementos vendrán a sustituir a elementos técnicamente obsoletos o cuya vida útil ha finalizado, destacando en el presente ejercicio la inversión en equipos y



sistemas de evaluación y auscultación para el VAI, la adquisición de un registrador de Líneas y de equipos de material móvil y maquinaria diversa para el mantenimiento de las instalaciones.

Otras inversiones:

Destacan las inversiones en sistemas informáticos, por importe de 1,15 millones de euros: la modificación de funcionalidades de regulación, enrutador y visualización de trabajos nocturnos en el CTC (Control de Tráfico Centralizado) (sistema GATO), la ampliación de la capacidad de almacenamiento del CTC y SAPRH, la consolidación de los servidores UNIX del CTI, servidores SUN entorno SAP y Backup y para la construcción de una Web de Metro, etc.

Otras actuaciones han sido: la adquisición de repuestos de inmovilizado de instalaciones fijas para comunicaciones, equipos de peaje, escaleras mecánicas, etc., los trabajos en materia de prevención laboral y el levantamiento topográfico de la infraestructura e instalaciones de la red.

- **Aportación al capital de TFM (0,30 M €).** Importe de los fondos aportados en la empresa concesionaria Transportes Ferroviarios de Madrid, de la que Metro de Madrid tiene una participación del 42,5%.





Actuaciones diversas por Líneas

LÍNEA 1

- **Señalización para el incremento de la capacidad de transporte**

En el ejercicio 2013 se ha continuado con la implantación del nuevo sistema de señalización CBTC y la adaptación de dicho sistema a causa de la renovación del equipamiento de aparatos de vía, de los cambios en los sistemas ATP-ATO del material embarcado y CTC para el gobierno de la circulación.

- **Renovación de infraestructura de vía**

En el ejercicio 2013 se ha realizado esta actuación en zonas que presentan deficiencias en el sistema de apoyo y guiado de la infraestructura de vía para la circulación. Así, en Línea 1 se ha renovado la vía en la estación de Valdeacederas, se han renovado las diagonales entre las estaciones de Gran Vía y Sol, Nueva Numancia y Portazgo y entre Pacífico y Puente Vallecas, y se ha instalado el equipamiento de señalización y electrificación de dichas diagonales.

- **Conservación y consolidación de túneles**

Durante este ejercicio se ha realizado la consolidación e impermeabilización del túnel entre las estaciones de Bilbao y Tribunal ya que presentaba una patología acusada desde el punto de vista de la degradación estructural, así como el correspondiente equipamiento de señalización, comunicaciones y electrificación y la adecuación de las instalaciones de energía y alumbrado.

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013, con el objetivo de prolongar la vida útil de las escaleras de Metro de Madrid, disminuir la probabilidad de accidentes y mantener el estado de seguridad de las mismas según establece la norma UNE-EN-115-1, se han renovado las cadenas de peldaños en diversas escaleras de Línea 1, al haber superado su vida útil: una escalera de la estación de Buenos Aires, una de Sol y otra de Cuatro Caminos.

- **Renovación de baterías de las plantas de energía**

En 2013 se ha llevado a cabo la renovación de las baterías de las plantas de energía de los Centros Administrativos de Telecomunicaciones y Señalización (CATS) de Línea 1.

- **Renovación de hilo de contacto para línea aérea**

En el ejercicio 2013 se ha llevado a cabo la renovación del hilo de contacto de línea aérea en el tramo Estrecho-Ríos Rosas y las interestaciones por vía 1 de Nueva Numancia-Portazgo, Atocha Renfe-Menéndez Pelayo, Estrecho-Alvarado y Cuatro Caminos Ríos Rosas y por vía 2 Buenos Aires-Alto del Arenal y Alvarado Cuatro Caminos.



- **Actuaciones en accesibilidad**

Entre las medidas de Accesibilidad implantadas se encuentran los muelles de apertura fácil de puertas mampara en las estaciones de Estrecho, Alvarado, Tirso de Molina, Antón Martín y Menéndez Pelayo, elementos necesarios para la apertura automática de una puerta de cada batería instaladas en la Red, a tenor de lo establecido en el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid.

Además, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y garantizar la seguridad para personas con discapacidad visual, se ha procedido al suministro y montaje de piezas que delimitan las zonas de seguridad en los andenes de 17 estaciones e instalación de protecciones de retranqueos de andenes para evitar golpes en Línea 1.

LÍNEA 2 Y RAMAL

- **Renovación de infraestructura de vía**

En el ejercicio 2013 se ha renovado la diagonal existente entre las estaciones de Sevilla y Sol, sustituyéndola por una diagonal de alta tecnología sobre plataforma de hormigón, incluyendo los trabajos de electrificación.

- **Obras de mejora en estaciones**

Durante el ejercicio 2013 se han adecuado los accesos de las estaciones de Santo Domingo y Noviciado, y se ha impermeabilizado la losa de la cubierta de los andenes del Ramal de Príncipe Pío.

- **Actuaciones en accesibilidad**

En el ejercicio 2013 se han implantado como medidas de accesibilidad en las estaciones de Sevilla y Banco de España, los muelles de apertura fácil de puertas mampara.

LÍNEA 3

- **Actuaciones en estaciones**

Se han concluido las obras en los nuevos espacios comerciales de la estación de Legazpi, con su climatización, instalación de comunicaciones y protección contra incendios, para dejarlos aptos para su uso. Además se han realizado reformas en las instalaciones de climatización en los locales comerciales de la estación de Sol.

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013 se han sustituido cadenas de peldaños en 4 escaleras de la estación de Plaza España, 2 escaleras de la estación de Moncloa y en 4 escaleras de la estación de Argüelles.



- **Actuaciones en accesibilidad**

Instalación de señalización exterior de ascensores de L-3 en Altorrelieve y Braille, permitiendo al usuario con discapacidad visual, acceder y hacer uso de los ascensores con el menor grado de dificultad posible. Además se han instalado muelles de apertura fácil de puertas mampara en las estaciones de Sol, Delicias y Legazpi.

- **Adecuación pozos de bombeo**

Durante el ejercicio 2013 se han acometido las obras de adecuación del pozo de bombeo nº3 en Legazpi, para mejorar su conservación y accesibilidad.





LÍNEA 4

- **Renovación de infraestructura de vía**

En el ejercicio 2013 se ha llevado a cabo la renovación de la superestructura de vía entre las estaciones de Prosperidad y Avenida de América (Fase III) sustituyendo la plataforma constituida por carril RN 45, con apoyo mediante tacos elásticos tipo ENR, renovándose por carril 54E1 y apoyo mediante placas de fijación directa. Además se ha llevado a cabo la fabricación y suministro de la diagonal entre las estaciones de Colón y Alonso Martínez, para su renovación en 2014.

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

Se han sustituido cadenas de peldaños en 2 escaleras de cada una de las estaciones de Arturo Soria, Canillas, San Lorenzo y Prosperidad y en una escalera de las estaciones de Parque de Santa María y Alfonso XIII.

- **Actuaciones en accesibilidad**

En el ejercicio 2013 se han implantado como medida de accesibilidad en la estación de Goya, los muelles de apertura fácil de puertas mampara, elementos necesarios para la apertura automática de una puerta de cada batería instaladas en la Red.

LÍNEA 5

- **Renovación de infraestructura de vía**

Durante el ejercicio 2013 se ha renovado la vía entre las estaciones de Gran Vía y Callao en su Fase II, así como también se ha producido la renovación integral de la superestructura de vía en el entorno de la estación de Ventas sustituyendo la plataforma completa, constituida por carril RN 45 y apoyo mediante tacos rígidos, renovándose por carril 54E1 y apoyo mediante placas de fijación directa. Por otra parte, se ha procedido al suministro de las diagonales correspondientes a las interestaciones de Pueblo Nuevo-Quintana, Carabanchel-Eugenia de Montijo y El Capricho-Canillejas en el túnel de enlace con el Depósito 4, para su renovación integral en 2014.

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013 se han sustituido cadenas de peldaños en 3 escaleras de la estación de Gran Vía de la Línea 5.

- **Renovación de hilo de contacto de la línea aérea.**

Se ha renovado el hilo de contacto de línea aérea entre las interestaciones por vía 2 de Quitana-El Carmen, Chueca-Gran Vía, Acacias-Pirámides y Oporto-Vista Alegre (ambas vías) de Línea 5.



- **Actuaciones en accesibilidad**

Se han implantado como medidas de accesibilidad en la estación de Pueblo Nuevo, los muelles de apertura fácil de puertas mampara.

- **Adecuación pozos de bombeo**

En el ejercicio 2013 se ha llevado a cabo la adecuación del pozo de bombeo nº1 entre las estaciones Pirámides y Marqués de Vadillo.

LÍNEA 6

- **Señalización para el incremento de la capacidad de transporte en Línea 6**

En 2013 se ha continuado con la implantación del nuevo sistema de señalización con tecnología CBTC, aplicando comunicaciones bidireccionales tren-vía mediante transmisión por radio y cobertura radioeléctrica. Esta actuación, permitirá aumentar la capacidad de transporte y reducir el intervalo entre trenes compatible siempre con una operación segura.

- **Equipamientos de Señalización y comunicaciones**

Durante el año 2013 se ha continuado la instalación del Sistema TETRA, estaciones base, combinación de radiofrecuencia para señales VHF, UHF Tetra y Wifi.

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013 se han sustituido cadenas de peldaños en 3 escaleras de la estación de Puerta del Ángel, 2 escaleras de la estación de República de Argentina, en una escalera de las estaciones de Alto de Extremadura y Conde Casal.

- **Adecuación pozos de bombeo**

Durante el ejercicio 2013 se han acometido las obras de adecuación de los siguientes pozos de bombeo: Pozo nº 2 entre Lucero y Laguna, Pozo nº4 entre las estaciones de Príncipe Pío y Puerta del Ángel, mejorando el estado de conservación de los recintos así como la accesibilidad a los mismos para su mantenimiento, dotándoles de elementos acordes con la normativa vigente en materia de seguridad y prevención laboral.

LÍNEA 7

- **Acondicionamiento de estaciones**

Adecuación integral de salida de emergencia entre Islas Filipinas y Guzmán el Bueno, así como la adecuación de la salida de emergencia en la interestación de Guzmán el Bueno y Francos Rodríguez, con el objetivo primordial de asegurar la seguridad para viajeros y empleados, ante posibles evacuaciones regladas en las instalaciones de Metro de Madrid.



- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013 se han sustituido cadenas de peldaños en una escalera de las estaciones de las Musas, Francos Rodríguez, Ascao y Valdezarza y en 2 escaleras de las estaciones de Pueblo Nuevo y Alonso Cano. Por último, se han renovado 3 cadenas en la estación de Barrio de la Concepción.

- **Adecuación en pozos de ventilación**

Adecuación en pozos de ventilación en las interestaciones de Estadio Olímpico-Las Musas, Las Musas-San Blas y Simancas-García Noblejas, mejorando las condiciones de seguridad, accesibilidad y prevención laboral.

LÍNEA 8

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013 se han sustituido las cadenas de peldaños de 3 escaleras de las estaciones de Nuevos Ministerios y Mar de Cristal, y en una escalera de la estación de Barajas.

- **Implementación de curva de negativo en SS/EE**

En el ejercicio 2013 con el objetivo de dotar a los equipos electrónicos de control, se ha implementado la curva de protección negativo tierra según Norma UNE EN 50122-1-1997 en la subestaciones de Nuevos Ministerios, Colombia y Aeropuerto T1.

- **Acondicionamiento de estaciones**

Adecuación integral de salida de emergencia en el tramo Aeropuerto T1-T2-T3-Campo de las Naciones, con el objetivo primordial de asegurar la seguridad para viajeros y empleados, ante posibles evacuaciones regladas en las instalaciones de Metro de Madrid.

- **Adecuación en pozos de ventilación**

En el ejercicio 2013 se ha procedido a realizar los trabajos de adecuación de los pozos de ventilación de las interestaciones de Campo de las Naciones-Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T1-T2-T3-Barajas, con el fin de garantizar la funcionalidad de los elementos del pozo, mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad y prevención laboral.

LÍNEA 9

- **Adecuaciones en cuartos técnicos**

Durante el ejercicio 2013 se ha acometido la adecuación del cuarto técnico de la estación de Sainz de Baranda para el proyecto train2car (proyecto de I+D que contribuye de forma directa a la introducción y difusión del uso del vehículo eléctrico).



- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

En el ejercicio 2013 se han sustituido cadenas de peldaños en una escalera de las estaciones de Avenida de América y Ventilla y, en dos escaleras de Puerta de Arganda.

- **Actuaciones en accesibilidad**

En el ejercicio 2013 se han implantado como medidas de accesibilidad en la estación de Sainz de Baranda, los muelles de apertura fácil de puertas mampara.

- **Acondicionamiento de estaciones**

Adecuación de salida de emergencia entre las interestaciones de Valdebernardo-Pavones, sustituyendo la escalera metálica por una de hormigón prefabricado y mejorando el recinto en materia de filtraciones y accesibilidad.

- **Adecuación en pozos de ventilación**

En el ejercicio 2013 se ha realizado la reforma y adecuación del pozo de ventilación entre las estaciones de Ibiza y Sainz de Baranda, mejorando las condiciones de seguridad, accesibilidad y prevención laboral.

LÍNEA 10

- **Renovación de cadenas de peldaños en escaleras mecánicas**

Se han renovado las cadenas de peldaños en 3 escaleras en la estación de Alonso Martínez y 2 escaleras en la estación de Gregorio Marañón.

- **Implementación de curva de negativo en SS/EE**

En el ejercicio 2013 con el objetivo de dotar a los equipos electrónicos de control, se ha implementado la curva de protección negativo tierra según Norma UNE EN 50122-1-1997 en las subestaciones de Fuencarral, Begoña, Gregorio Marañón y Lago.

- **Obras de mejora en estaciones**

En el ejercicio 2013 se ha llevado a cabo la remodelación de los aseos y dotación de los vestuarios en la estación de Alonso Martínez, y la adecuación de la Salida de Emergencia Príncipe Pío-Lago de Línea 10. Asimismo, se ha reforzado la membrana de hormigón armado de los andenes de la estación de Lago y se ha construido un nuevo almacén en la estación de Colonia Jardín.



LÍNEA 11

- **Renovación de componentes en escaleras mecánicas**

Se han renovado las cadenas de peldaños en una escalera de la estación de Abrantes y en 2 escaleras en la estación de Pan Bendito, al haber superado su vida útil, disminuyendo la probabilidad de accidentes y manteniendo el estado de seguridad de las escaleras según establece la norma UNE-EN-115-1.





Actuaciones en la Red

Proyecto BIT

- **Plan de reordenación de sistemas de venta para cobertura de recarga ttp sin contacto en Metro de Madrid**

La implantación del Proyecto BIT en la zona A y los acuerdos de calidad de servicio pactados con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), exigía disponer en todas las estaciones de la red de puestos de venta con las características técnicas necesarias para poder implementar procesos de recarga de Tarjetas de Transporte Público (TTP) mediante máquinas de venta automática (METTAS) que dispongan de lector sin contacto certificado y con sistemas de pago comúnmente utilizados (moneda, papel moneda y pago electrónico).

Antes de la ejecución del Plan de reordenamiento, un elevado número de estaciones localizadas en la zona A no disponía de este tipo de máquinas, por lo que se decidió realizar un proceso de reubicación de los equipos de venta tipo METTA de última generación que disponen de procesos de recarga TTP o en su caso, de preinstalación para admitir con facilidad estas funcionalidades, trasladando los equipos a estaciones localizadas en la mencionada zona central.

Así mismo y con motivo de la implantación de la tecnología sin contacto del proyecto BIT del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) en los operadores de transporte de esta Comunidad, ha sido necesario realizar las acciones oportunas en la Red de TFM, para incorporar a sus equipos de venta y validación los elementos, desarrollos y subconjuntos necesarios para implementar los procesos de tratamiento de tarjetas sin contacto TTP.

- **Implementación de billetes 5 € serie Europa en billeteiros MEI**

Con motivo de la emisión por parte del Banco Central Europeo, de un nuevo billete de 5 €, perteneciente a la 2ª serie Europa, ha sido necesario realizar una serie de acciones para la implementación de la imagen en dichos billetes en los dispositivos de validación de papel moneda del que disponen todos los equipos de venta automática de títulos de transporte tipo METTA, instalados en la red de Metro de Madrid.



- **Puesta en explotación de títulos abonos 30 días para la zona A.**

Durante el año 2013, se ha completado de forma total la puesta en explotación de los Abonos de 30 días Zona A, sobre soporte de Tarjeta de Transporte Público (TTP), retirando este título del soporte magnético.



Optimización del sistema de gestión de la ventilación (PAE)

Los sistemas de ventilación, además de cubrir las necesidades de aire fresco, tienen como uno de sus cometidos fundamentales, la eliminación de la carga térmica que se acumula en la instalación. La eficacia en la disipación del calor que se genera en el interior de la infraestructura es mucho mayor cuanto más baja sea la temperatura del aire exterior que entra en el túnel. De igual forma, el coste de la energía no es el mismo a lo largo de las 24 h del día, por lo que resulta más económico ventilar las instalaciones durante los periodos bonificados.

La estrategia de mejora del sistema de ventilación ha permitido ajustar su funcionamiento, aprovechando los periodos en los que el diferencial de temperaturas entre el interior y el exterior (salto térmico) sea máximo, procurando desplazar el funcionamiento a los periodos en los que el coste energético sea menor.

Puesto de Control Central. Nuevo sistema de audio

El actual sistema de control de audio que opera desde Alto del Arenal (y en modo réplica desde Puerta de Sur) fue puesto en operación, en el año 2000 y desde sus inicios ha sido ampliado continuamente, debido tanto a la introducción de nuevos servicios como (y sobre todo) a la gran ampliación que ha sufrido Metro de Madrid en los últimos años.

El nuevo sistema consiste básicamente en la sustitución del sistema actual, por un nuevo sistema IP en el que además del cambio de arquitectura y de una compatibilidad total con el sistema actual, se le añaden varias funcionalidades importantes: Entorno de preproducción y formación, Alta disponibilidad, servicios de publicación de audio y datos (SIE) y utilización de clientes ligeros, mejora de la supervisión, seguridad, etc.

Durante el año 2013, se ha terminado de desplegar totalmente el sistema con la puesta en servicio del mismo en los Puestos de Mando de Alto del Arenal y de Puerta del Sur, estando actualmente completamente operativo.

Actuaciones en Depósitos

Se han iniciado trabajos de mejora de la seguridad en los elementos de la playa de vía de Depósito 1 (Cuatro Caminos) consistente en la renovación de traviesas de madera y corrección de la geometría de vía.

En los Depósitos 3 (Plaza de Castilla) y 4 (Canillejas) se han llevado a cabo los trabajos de mejora en los elementos de aparatos de vía y traviesas de madera deteriorados.

En el Depósito 5 (Aluche) se han llevado a cabo los trabajos de mejora en los elementos de aparatos de vía, consistente en el hormigonado de desvíos y otros tramos de vía secundaria.





Material Móvil

Las mejoras técnicas introducidas durante este ejercicio han tenido por objeto ofrecer una mayor fiabilidad del material móvil y con ello incrementar la eficiencia del transporte ofrecido.

Las actividades más destacadas llevadas a cabo durante el año 2013 han sido las siguientes:

- Puesta en servicio comercial de 66 nuevos coches de la serie 8000-2ª bitensión destinados a línea 6, de 34 nuevos coches de la serie 8000-2ª monotensión destinados a las líneas 11 y 12 y de 24 nuevos coches de la serie 3000-2ª monotensión destinados a la línea 2 y Ramal.
- Mejora de los sistemas de los equipos de aire acondicionado de los coches 2000-B. Se ha realizado el estudio de las mejoras a introducir en los sistemas de aire acondicionado de coches 2000-B y se han lanzado las contrataciones correspondientes a fin de que en el verano de 2014 queden implantadas las modificaciones y mejorar las condiciones de confort en la línea 5.
- Campaña de auscultaciones en Material Móvil. Elaboración de informes técnicos sobre confort y seguridad de acuerdo a la norma UNE-EN 14363 y la UNEEN 12299. Realización de medición y análisis de vibraciones.
- Así mismo, se han realizado 32 informes y estudios técnicos sobre la influencia mutua entre el Material Móvil y las instalaciones.
- Estudio de influencia de velocidad de circulación y vibraciones. Análisis para ciertas inter estaciones de líneas 7, 9B y 10. Propuestas de modificación de los régimen de velocidad y señales de control con el fin de mejorar las condiciones de confort.
- Estudio técnico sobre barrón extensible modificado para remolcar vehículos auxiliares con barrón tipo 2000.
- Grupo de trabajo APOGEO (VAI – Servicio de Vías – Material Móvil) interrelación y estudio mediciones y defectología.
- Simuladores de conducción. Estudios de mejora en los simuladores de conducción de Material Móvil.
- Estudio de influencia de vibraciones – distancia caras internas (DCI). Análisis y seguimiento de la unidad 7 lote 2 con DCI reducida.
- Bogies dinamométricos. Comienzo de los trabajos asociados a los bogies dinamométricos para la medición de esfuerzos en el contacto rueda carril y coeficiente Y/Q.
- Proyecto Lima (Perú). Para la licitación de la explotación de la línea 2 y Ramal de



Línea 4 del Metro de Lima, por parte del Servicio de Ingeniería de Material Móvil, se ha prestado asesoramiento técnico en el ámbito del material móvil y diseño y equipamiento de talleres de mantenimiento, consistiendo en el análisis del estudio de factibilidad disponible, la realización de simulaciones cinemáticas del material móvil y la revisión de la documentación y datos de diseño.

- Proyecto CrossRail. Participación dentro del ámbito del material móvil en el proyecto CrossRail como asistencia técnica para National Express en la preparación de la oferta para el concurso de concesión de esta línea en Londres.
- Rail Business Asia Exhibition and Conference Kuala Lumpur (sep/2013). Participación en esta feria internacional en Kuala Lumpur para la presentación del Plan de Ahorro Energético de Metro de Madrid diseñado y desarrollado durante 2013 por el Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i.
- Subterráneos de Buenos Aires. En Julio de 2013 SBASE adquirió un nuevo lote compuesto por 73 coches 6000, cuya fecha final de entrega es Diciembre 2014. Además del contrato de venta de dichas unidades, se firmó de forma consecutiva un contrato de reformas para la adaptación de dichos coches a la circulación en la línea B del SUBTE.
- Metro de Salvador de Bahía (Brasil). Desde octubre de 2013 hasta Diciembre de 2013 Metro de Madrid realizó una prestación de servicios de asesoría y consultoría técnicas consistentes en la auditoría del estado de la obra civil, instalaciones y material móvil de la actual línea 1 del Metro de Salvador.
- Metro de Manila (Filipinas). En Mayo de 2013 se realizó un estudio de viabilidad técnica y económica para la adecuación de trenes de la serie 2000-A de Metro de Madrid para una posible circulación en la línea MRT3 de la red de metro de Manila.
- Preparación de la oferta técnica para licitación del suministro y mantenimiento del sistema de comunicaciones para el proyecto líneas 6 y 3 del metro de Santiago de Chile.





Equipos de señalización y comunicaciones

Durante el año 2013, las actividades más destacadas, han sido:

- Pruebas y puesta en marcha del primer sistema de difusión de mensajes especiales desde el Puesto Central al recinto de viajeros para los 36 trenes 3000-1ª de línea 3. Incluye también la integración entre el sistema de video-información al viajero y el anunciador de estaciones. En 2013 se ha validado el prototipo que ya se encuentra en funcionamiento. La difusión al resto de la flota se llevará a cabo en los primeros meses de 2014.
- Sistema de radio de seguridad pública y banda ancha basado en LTE. A finales de 2013 se inicia este proyecto cuyo objeto es estudiar la posibilidad de que las comunicaciones tren-tierra no vitales, es decir, excluyendo la señalización, se presten a través de una red única con tecnología LTE. Esto aplica a todas las series de material móvil y tanto a la radiotelefonía TETRA como al TEBATREN, que verían sustituida su tecnología de acceso radio por LTE en caso de que se optara por seguir esta vía. El proyecto se encuentra en estos momentos en fase de definición de requisitos de servicios embarcados e interfaces con el resto de equipamientos embarcados.
- Durante el 2013, se ha continuado con la implantación del sistema C.B.T.C. tanto en tren como en vía y Puesto de Mando en las líneas 1 y 6 de Metro de Madrid. En línea 1 los esfuerzos se han centrado en el seguimiento de la garantía de las unidades 2000 y en la finalización de los trabajos pendientes. En línea 6 los trabajos se han centrado en la preinstalación de circuitos de vía e instalaciones definitivas y en la puesta en servicio de las unidades 8000 pendientes.



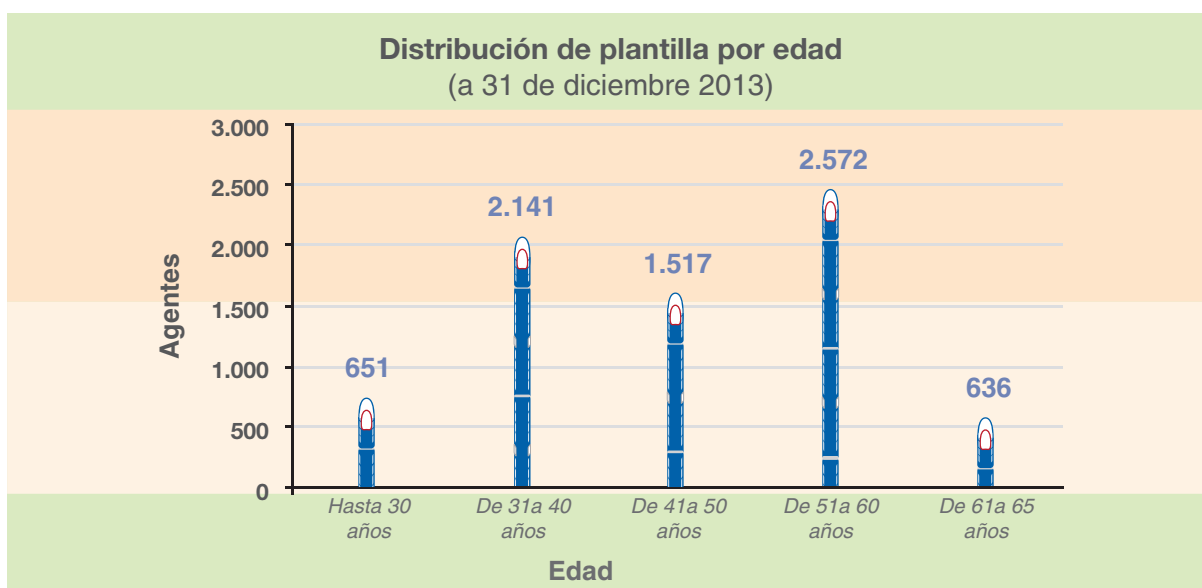


Recursos Humanos

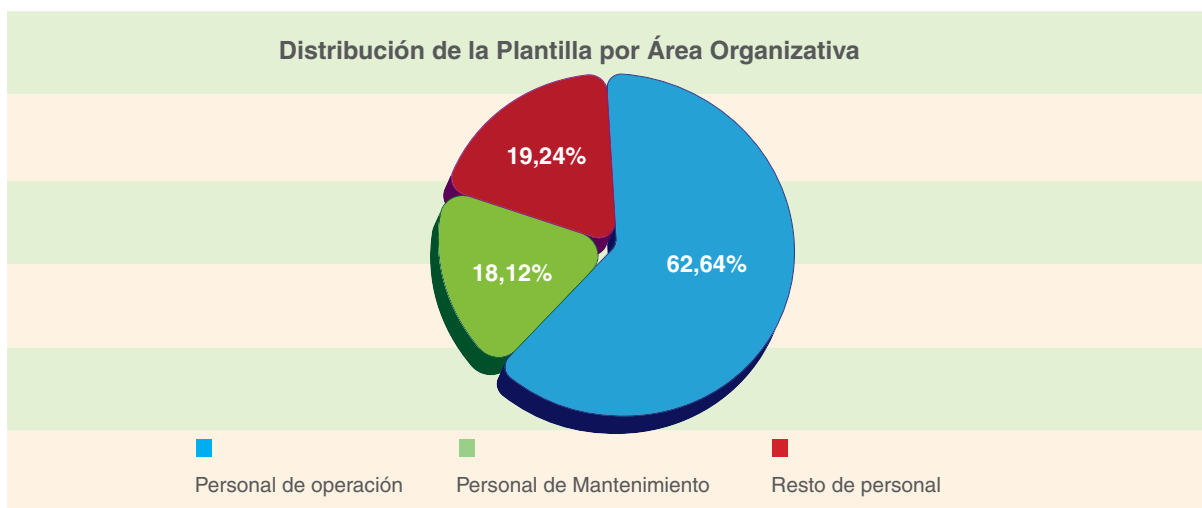
Plantilla

El **número total** de empleados de Metro de Madrid a fecha 31 de diciembre de 2013 asciende a **7.517**, cifra sensiblemente inferior a la de los ejercicios anteriores (7.681 empleados a 31 de diciembre de 2012 y 7.676 empleados a 31 de diciembre de 2011). La **plantilla equivalente total** (número de agentes a jornada anual completa a los que equivale la plantilla a 31 de diciembre) fue de **6.895 agentes**, y la **plantilla media equivalente** de **7.059 agentes**.

La edad media de la plantilla de Metro de Madrid, es de **45,87 años**, con una **antigüedad** media en la empresa de **19,73 años**, estando constituida en un 75,60% por hombres y en un 24,40% por mujeres.



En el gráfico siguiente se expone la distribución de la plantilla por área organizativa:





Relaciones Laborales

Durante el año 2013 se ha llevado a cabo la negociación de un nuevo Convenio Colectivo que comprende el período 2013 – 2015, finalizando con un preacuerdo alcanzado el 31 de octubre de 2013, que se ha materializado con la firma del Convenio Colectivo el 15 de enero de 2014, tras ser ratificado en referéndum por los trabajadores, e informado favorablemente por las Administraciones competentes.

Los puntos más destacables de este convenio colectivo son los siguientes:

- **Congelación salarial para el año 2013**, para los años 2014 y 2015 están sometidas a las disposiciones presupuestarias las posibles subidas salariales. Adicionalmente, para este último ejercicio, se contempla la posibilidad de incrementar los salarios en un 0,6% ligado a la implantación de medidas organizativas y de productividad, siempre y cuando la empresa obtenga beneficios y la Ley de Presupuestos de la Comunidad de Madrid lo permita.
- **Garantía de estabilidad en el empleo** y limitación en la contratación de nuevos trabajadores, a expensas de lo que establezcan las disposiciones presupuestarias reguladas en la Ley de Presupuestos de la Comunidad de Madrid, con el compromiso de la empresa a no presentar más Expedientes de Regulación de Empleo, durante la vigencia del convenio, que el firmado para el ejercicio 2013.
- **Implantación de un sistema de clasificación profesional por grupos profesionales** ajustado a la legislación vigente, lo que aporta mayor seguridad y flexibilidad en las relaciones laborales.
- Ajuste de los derechos y garantías sindicales y el sistema de jubilación, a la legislación vigente en la firma del convenio.
- No establecimiento de un período de ultra-actividad del convenio colectivo que vaya más allá de lo dispuesto por la normativa aplicable.
- Los beneficios sociales se vinculan en gran medida a las disposiciones presupuestarias de la Comunidad de Madrid y lo regulado por Ley de Presupuestos de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, la Empresa y la Representación de los Trabajadores, han alcanzado un preacuerdo para la realización de un **Expediente de Regulación de Empleo con carácter voluntario y universal** para la extinción de un máximo de 700 contratos de trabajo, sometiendo la validez y eficacia del convenio colectivo a la resolución favorable de dicho Expediente.

El mencionado preacuerdo se suscribió, por ambas partes, el 13 de diciembre de 2013; y, tras obtener la adhesión al mismo de un número suficiente de trabajadores (un total de **589 trabajadores han firmado su adhesión voluntaria al ERE**), con fecha 26 de diciembre de 2013, se materializó como acuerdo, poniendo fin al período de consultas habilitado en la tramitación del expediente.

La Dirección de la Empresa ha presentado ante la Dirección General de Trabajo de la Consejería



de Empleo, Turismo y Cultura de la Comunidad de Madrid, al amparo del artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores, el texto del acuerdo de despido colectivo (ERE) y la documentación necesaria.

De los **589 trabajadores adheridos** al ERE, **577 eran mayores de 58 años**, lo que supone un **86,38 % de aceptación** de la población laboral activa en ese tramo de edad en el momento de presentar el Expediente.

A continuación se detalla la distribución por grupo profesional de los trabajadores adheridos al ERE mayores de 58 años:

Grupo Profesional	Total	Aceptan	% Aceptación
Responsables y Técnicos	57	48	84,21%
Mandos Intermedios y Técnicos no Titulados	83	74	89,16%
Empleados	503	431	85,69%
Personal Auxiliar	25	24	96,00%
TOTALES	668	577	86,38



Diversidad e Igualdad de Oportunidades

La gran mayoría de la plantilla de Metro de Madrid procede de España (a 31/12/13 solo un 0.13% de la plantilla tiene una nacionalidad distinta a la española) y aunque Metro de Madrid supera el 2% de personas con discapacidad en plantilla exigido por la LISMI, la diversidad más relevante viene dada por razón de edad o sexo.

En cuanto a la composición de los órganos de gobierno corporativo, Consejo de Administración y Comité Ejecutivo, se muestra en el siguiente gráfico su distribución por sexo y la comparativa con la misma distribución de la plantilla completa de Metro de Madrid.



Año	Consejo Administración		Comité Ejecutivo		Plantilla total	
2009	87%	13%	82%	18%	76%	24%
2010	80%	20%	80%	20%	76%	24%
2011	80%	20%	80%	20%	76%	24%
2012	82%	12%	100%	0%	76%	24%
2013	82%	18%	100%	0%	76%	24%

El recién firmado convenio 2013-2015 establece el salario base por categoría profesional, sin distinción de sexo, no existiendo por tanto discriminación entre mujeres y hombres.

Sin embargo, hay desviaciones en la relación de salarios totales, siendo el de las mujeres más bajo debido a los diferentes componentes salariales que se incluyen como la antigüedad, entre otros. No obstante, esta diferencia se está reduciendo cada año.

La siguiente tabla muestra la evolución de la “brecha salarial” entendida como la diferencia entre la remuneración media de los hombres y la de las mujeres:

Año	Diferencia Hombre - Mujer
2008	4,91%
2009	4,68%
2010	3,30%
2011	2,77%
2012	2,74%
2013	2,36%

Medidas de Conciliación

Por otra parte, las medidas de conciliación son un instrumento clave para el logro de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. Por ello, Metro de Madrid ofrece un amplio catálogo de medidas de conciliación, desarrollado a partir de la legislación laboral común, como adaptación y mejora, dentro del marco normativo del Convenio Colectivo vigente y demás normativa de régimen interno.

Destacamos las siguientes medidas de adecuación de la jornada de trabajo a las necesidades de conciliación con la vida familiar:

- 6 permisos de asuntos personales retribuidos
- Reducción de jornada por cargo de menores o adultos discapacitados con mejora económica
- Acumulación del periodo de lactancia
- Cómputo de antigüedad y reserva de puesto de trabajo durante todo el periodo de excedencia para atender el cuidado de hijos o menores en régimen de acogimiento, hasta que el menor cumple 4 años



- Garantía de disfrute coincidente durante el periodo de verano de quince días de vacaciones como mínimo para matrimonios entre trabajadores o situaciones equivalentes
- Posibilidad de cambiar servicio, turno, días de descanso y vacaciones con compañeros de forma voluntaria
- Posibilidad, a través del mando, de cambiar servicio, turno, días de descanso y vacaciones en situaciones especiales
- Realización de la mayoría de las acciones formativas en horario laboral.
- Horario laboral flexible en oficinas.





Prevención y Medicina Laboral

MEDICINA LABORAL

El Servicio de Prevención y Medicina Laboral desarrolla su actividad preventiva y médico laboral dentro del marco general del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales de Metro de Madrid. En concreto, el proceso relativo a la vigilancia de la salud recoge la sistemática de realización de los exámenes de salud, siguiendo los criterios que en esta materia, se indican en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y en el Reglamento de los Servicios de Prevención.

Las principales actividades preventivas, sanitarias y específicas en materia de vigilancia de la salud, efectuadas a lo largo del ejercicio 2013, se presentan en las siguientes tablas:

ACTIVIDADES	AÑO 2013
Exámenes de salud periódicos	7.351
Otros tipos de exámenes de salud	29
Valoraciones aptitud laboral cambio de puesto	1.910
Parametros analíticos realizados	320.351
Vacunación antigripal	338
Prevención patológica ginecológica *	414
Prevención patológica prostática	2.289
Protocolos vigilancia sanitaria específica	1.081

OTROS DATOS DE INTERÉS	AÑO 2013
Accidentes laborales	
Accidentes con baja	288
Accidentes "in itinere"	102
Consultas	
Médicas y enfermería	15.348
Formación impartida	
Cursos de formación primeros auxilios	16
EXPLORACIONES RADIOLÓGICAS	839

NOTA: En los accidentes con baja se contabilizan exclusivamente los acaecidos en el año 2013, no incluyéndose las recaídas originadas en accidentes de años anteriores.



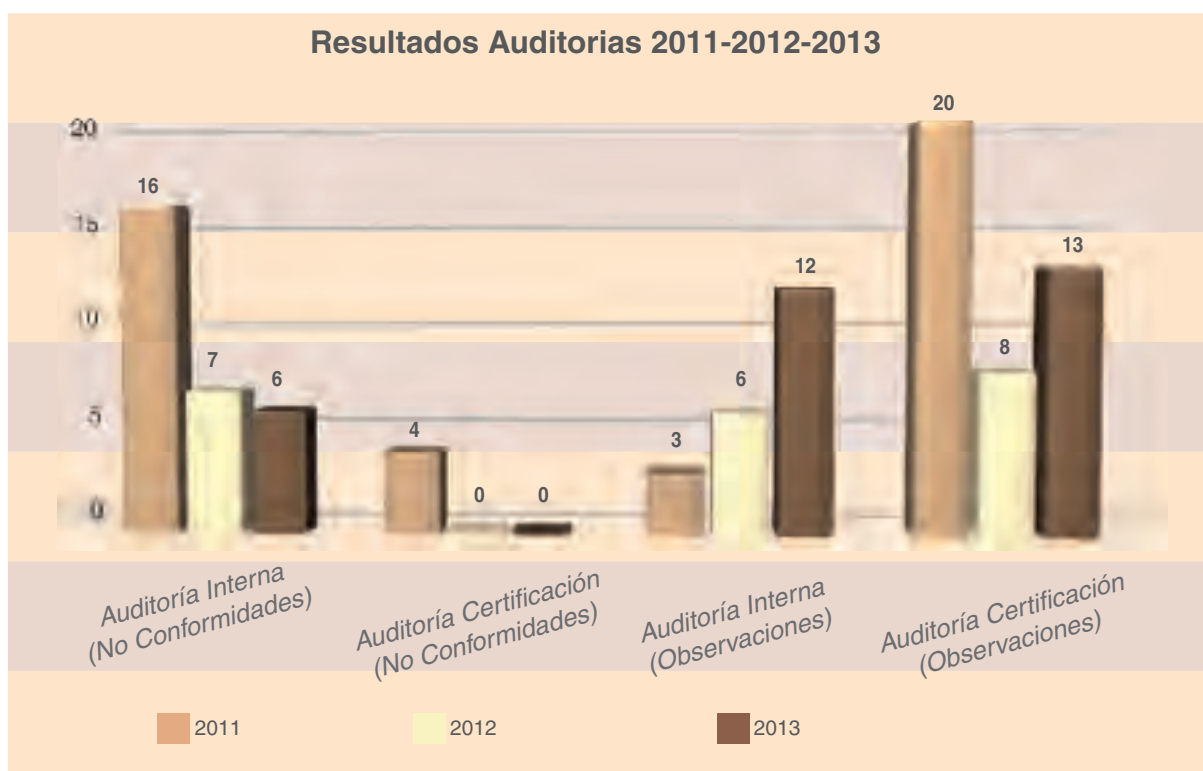


PREVENCIÓN LABORAL

Durante el año 2013 se ha realizado una auditoría interna del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales, ejecutada y desarrollada por la entidad auditora FULL AUDIT, entre los días 20 de junio a 2 de julio, cuyo alcance integral verificó su estado de adecuación a la legislación vigente en materia de prevención de riesgos laborales y a los requisitos establecidos en el estándar de certificación OHSAS 18001:2007.

Además, entre los días 30 de septiembre al 14 de octubre se ha abordado la auditoría de certificación por parte de AENOR, conforme al estándar **OHSAS 18001:2007 “Occupational health and safety management systems – Requirements”**.

En ambas auditorías, con respecto a las realizadas en años anteriores, se observa un descenso claro en el número de “No Conformidades” detectadas, lo que indica el esfuerzo realizado en todos los departamentos en mejorar la prevención de riesgos en Metro.



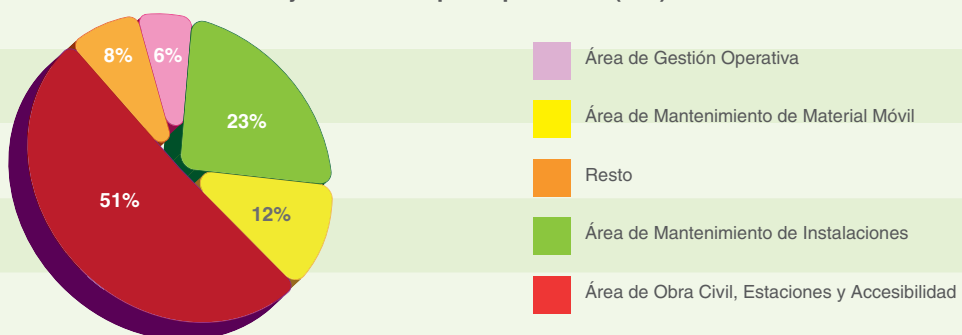
Una de las conclusiones finales del Informe de Auditoría describe la mejora en la integración de la prevención en la empresa, es decir, *“se constata que la Organización sigue un proceso de mejora continua en relación a la Integración de la SST (Seguridad y Salud en el Trabajo) en los diferentes procesos y sistema general de gestión, comprendiendo tanto al conjunto de las actividades como a todos sus niveles jerárquicos”*.

En lo que se refiere a actividad preventiva propiamente dicha, se presentan a continuación unos gráficos que muestran los resultados de aquellos indicadores asociados a áreas estratégicas de nuestra actividad:



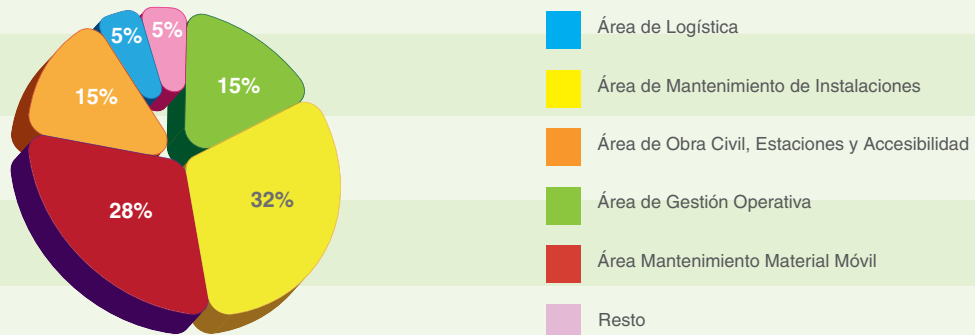
DISTRIBUCIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS EJECUTADAS EN PLAZO POR ÁREAS		Nº
Área de Gestión Operativa		26
Área de Mantenimiento de Instalaciones		94
Área de Mantenimiento de Material Móvil		47
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad		207
Resto		34
TOTAL		408

Distribución de las Medidas Preventivas Ejecutadas en plazo por áreas (408)



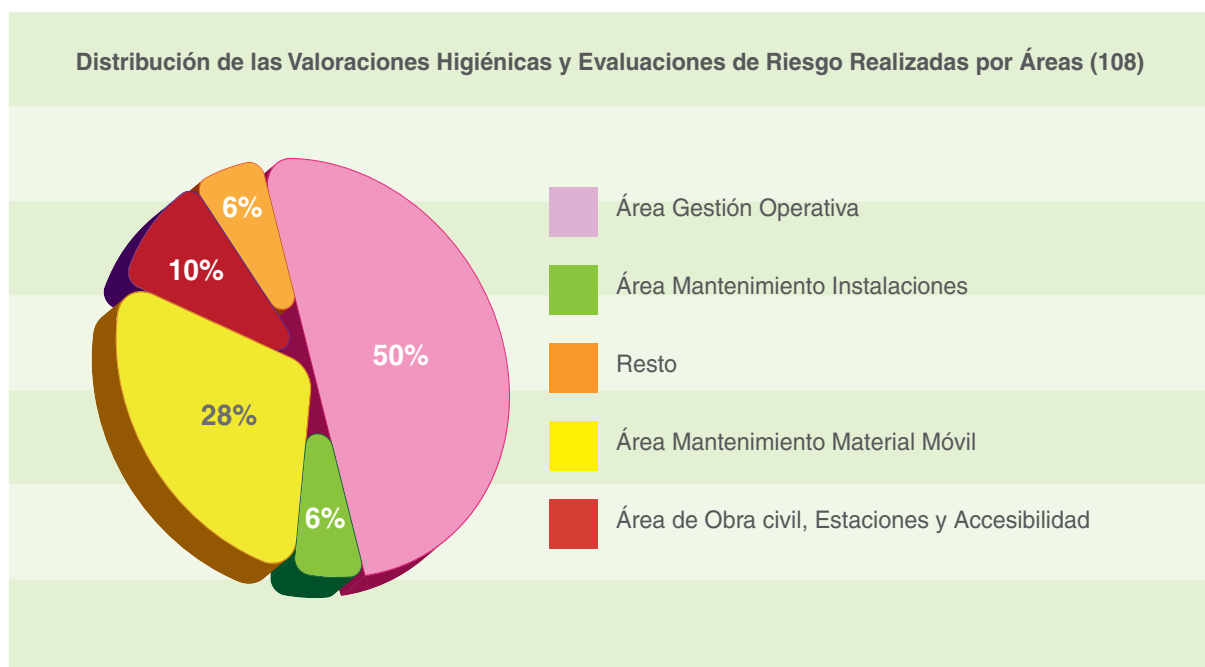
DISTRIBUCIÓN INSPECCIONES DE SEGURIDAD POR ÁREAS	
Área de Logística	11
Área de Gestión Operativa	32
Área de Mantenimiento de Instalaciones	66
Área de Mantenimiento de Material Móvil	58
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	30
Resto	10
TOTAL	207

Distribución de inspecciones de Seguridad realizadas por Áreas (207)





DISTRIBUCIÓN DE VALORACIONES HIGIÉNICAS Y EVALUACIONES DE RIESGO POR ÁREAS	
Área de Gestión Operativa	54
Área de Mantenimiento de Instalaciones	6
Área de Mantenimiento de Material Móvil	30
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	11
Resto	7
TOTAL	108



Por otro lado, en el año 2013, Metro de Madrid se presentó a la Premios Asepeyo, en su modalidad, **“Mejores prácticas de gestión de la prevención”**, consiguiendo la **mención honorífica de finalista** por su propuesta Gestión de la Evaluación de Riesgos de Metro de Madrid, RIES-LAB, destacando una vez más el compromiso de la Empresa en materia de prevención.

COLABORACIÓN CON OTROS ORGANISMOS

Metro de Madrid ostenta la coordinación del grupo EH&S (Seguridad y Salud Laboral) de la Asociación de Usuarios de SAP de España (AUSAPE) y, en ese contexto, representantes del Servicio de Prevención y Medicina Laboral han asistido a distintas reuniones y foro a lo largo del año, a fin de compartir experiencias con distintos organismos públicos y empresas del sector del transporte. El grupo de trabajo celebró dos reuniones a lo largo del año, tratándose los siguientes temas:



- “Solución de Gestión Documental, SAP Extended ECM. Soluciones de gestión documental para el ámbito preventivo laboral”.
- “Impacto de la movilidad en la prevención de riesgos Laborales en el ámbito de SAP”. Recorrido por los procesos en los que se pueda enmarcar la movilidad.

- SST y Movilidad
- Estrategia de movilidad
- Movilización de procesos
- Impacto de la movilidad en la SST

Además, Metro de Madrid preside el Comité de Seguridad de la Asociación Española de Mantenimiento (AEM). Este Comité está formado por un grupo de reconocidos expertos, que suman sus conocimientos y experiencias con el fin de estudiar y dar soluciones a los aspectos de seguridad en las actividades de mantenimiento. Su vocación es de ámbito internacional y tiene como Misión integrar la seguridad en las operaciones de mantenimiento, con el sano objetivo de ser un referente para instituciones, organismos y personal técnico y operativo, relacionados con esta materia.

Formación

La actividad desarrollada en el Servicio de Formación durante 2013, se ha centrado principalmente en:

- Gestión de las acciones formativas (internas y externas), programadas en el Plan de Formación 2013 y aquellas otras que, aun no estando programadas, se han considerado necesarias para la actividad de la Empresa.
- Búsqueda de alternativas en las distintas actividades desarrolladas en el Servicio de Formación tendentes a anular/reducir el coste externo, sin merma de la calidad de las mismas. Destacando:
 - La internalización de la impartición de determinadas acciones formativas, que anteriormente se realizaban con la colaboración de empresas externas.
 - La realización de pruebas de evaluación en procesos de selección y promoción internas por personal del Servicio.
- Diseño de programas formativos, documentación y medios de apoyo a la actividad formativa, tanto escritos, como basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC).
- Participación en el Programa de Formación DUAL de la Comunidad de Madrid.
- Obtención de máximas ayudas y subvenciones a la formación.



Formación impartida

El cuadro que se muestra a continuación presenta el número de acciones formativas, alumnos y horas impartidas a lo largo del ejercicio. Se han recogido por separado los datos correspondientes a la **Formación Interna Equivalente** - impartida por personal perteneciente a la plantilla de Metro- y los correspondientes a la **Formación Externa** - que es impartida por personal que no pertenece a la plantilla de Metro-.

	FORMACIÓN INTERNA	FORMACIÓN EXTERNA	TOTAL
Nº Cursos	2.706	201	2.907
Nº Alumnos	22.246	1.384	23.630
Nº Horas	160.255	37.635	197.890

De las cuales:

	FORMACIÓN E-LEARNING
Nº Cursos	241
Nº Alumnos	3.173
Nº Horas	13.591

Ratios de Formación

En el siguiente cuadro, se presentan los ratios de formación correspondientes a 2013.

	Año 2013
Alumnos / Curso	8,13
Horas Docencia / Curso	10,18
Horas / Alumno	8,37
Horas totales / Plantilla Media equivalente	26,07
Alumnos / Participante	3,71
Plantilla Media equivalente	7.592

Hechos Relevantes

Dentro de las actividades llevadas a cabo por la Compañía en materia de formación en 2013, cabe destacar las siguientes:

- **Formación para promoción interna de los trabajadores:**

- Destaca la importante labor realizada en la promoción de 15 agentes a **Jefes de Sector / Supervisor Comercial**, 9 agentes a **Inspectores del Puesto Mando**, 9



agentes **a Técnico Ayudante Control de Estaciones**, 9 agentes **a Auxiliar Técnico Movimiento de Información al Usuario**, 10 agentes **a Operador de TIC** y 1 agente **a Operador del Despacho de Carga**.

– Además, se han formado 6 **Auxiliares Técnicos** para el **Servicio de Explotación de Sistemas y Seguridad Informática** y 15 **Auxiliares Técnicos de Atención al Cliente de COMMIT**.

• **Continuidad** con las acciones emprendidas en materia de:

– **“Plan de Actualización y Desarrollo” (PAD)**, siendo los participantes en 2013:

104 Conductores

102 Personal de Estaciones

– **“Prácticas guiadas de conductores”**. Utilizando como metodología formativa los simuladores, han sido formados **809 conductores**.

• **Plan Plurianual de Formación en Prevención de Riesgos Laborales:** Durante 2013 se ha continuado con el Plan de Formación Plurianual en Prevención de Riesgos Laborales, contando con un total de **1.897 agentes** que han participado en, al menos, una acción formativa en esta materia.

• Además, durante 2013 se ha seguido trabajando en el desarrollo de nuevos medios pedagógicos de aprendizaje. Así, se han realizado cuatro nuevos **libros electrónicos: Reciclaje de primeros auxilios, Plan de autoprotección del depósito de Cuatro Vientos, Enclavamientos y Maniobra con enclavamientos**, todos ellos a disposición de los empleados a través del apartado formación Andén Central del Portal del Empleado de la Compañía.

Se completa la oferta de **formación on-line** con dos nuevos títulos: **Protección de datos y Calidad de Servicio**, ambos disponibles en Andén Central.

• **Formación relacionada con los mantenimientos: en el Área de Mantenimiento de Material Móvil** la formación impartida sobre el mantenimiento correctivo y preventivo de los materiales 8000 y 3000 ha supuesto un total de 9.041 horas en la que han participado 216 agentes. Formación para la **certificación en Ensayos No Destructivos y homologación para la Manipulación de Sistemas Refrigerados por Gases Fluorados**, ha supuesto **7.060 horas**, participando **83 agentes**. En el **Área de Mantenimiento de Instalaciones** destacar el esfuerzo formativo en los **Sistemas de Venta y Peaje y Escaleras Mecánicas** que ha supuesto un total de **9.716 horas** a **201 agentes**, ya sea para actualizar conocimientos, formar o asumir los mantenimientos por internalización de servicios.



- **Programa de Formación en Idiomas:** se continúa con el modelo de formación implantado en 2011 y 2012. Se trata de un sistema de aprendizaje e-learning con un complemento metodológico de clases presenciales o telefónicas, que aporta mayor flexibilidad al alumno, optimizando los recursos.
- Se ha formado a varios **instructores del Servicio de Formación**, mejorando su capacitación para la impartición de Formación en habilidades a determinados colectivos (Conductor, Jefe de Vestíbulo, Inspector del Puesto de Mando, etc.).
- Se ha realizado la formación de Formadores en la **Guía de Buenas Prácticas para transmisión de valores y comportamientos corporativos** de Metro de Madrid.
- Respecto a la **Formación Voluntaria**, se mantiene la oferta de cursos de formación voluntaria en la misma línea que en años precedentes, ofreciéndose **27 acciones formativas**, 21 de las cuales se impartieron por formadores internos, formando a un total de 164 alumnos. Dentro de este programa, cabe destacar la celebración del primer curso de formación voluntaria en Responsabilidad Social Corporativa, que supuso un avance en el compromiso de la compañía de extender los valores de la RSC a colectivos clave de la empresa. A la jornada, impartida por formadores internos, asistieron 15 alumnos.
- Respecto de los **Medios de apoyo a la acción formativa**, se ha intensificado su utilización, por la eficiencia y optimización de recursos que ellos supone.
 - Simulador de Trenes: 1.015 personas formadas, con un total de 4.884 horas.
 - Simulador de Estaciones: 221 personas formadas, con un total de 3.536 horas.
- **Programa de Formación DUAL:** Metro de Madrid ha colaborado con la Comunidad de Madrid, en el programa de **Formación DUAL**, facilitando que **seis alumnos realicen prácticas de dos años académicos** en Metro de Madrid, rotando entre las **Áreas de Mantenimiento de Material Móvil y Mantenimiento de Instalaciones**.
- En los procesos de **Selección, Promoción Interna, Acreditación y Evaluación para el Desarrollo personal Junior**, se ha extendido la internalización a **todos los procesos de promoción y selección realizados** por Metro de Madrid, manteniendo su fiabilidad y validez, garantizando unos procesos ágiles, eficientes y sin coste externo, destacando en este campo los siguientes procesos:
 - **Procesos para cubrir puestos de Técnicos Titulados y Técnicos Agregados Especialistas:** de los **21 procesos de selección** habidos en 2013 para cubrir **24 vacantes**, se realizaron pruebas a **97 candidatos**.
 - **Procesos para cubrir puestos de promoción interna (mandos intermedios y técnicos no titulados):** se han llevado a cabo **13 procesos** para cubrir **38 plazas**, realizándose las pruebas de evaluación a **88 candidatos**.
 - **Procesos de acreditación de personal de base para puestos de Intervención,**



Metro Ligero e Información en Aeropuerto: se ha realizado la valoración para acreditar al personal de estaciones en los puestos de Intervención, Metro Ligero, Información en Aeropuerto y Conductor Metro Ligero, llevándose a cabo las evaluaciones a un total de **32 candidatos**.

– **Proceso de habilitación de Auxiliar Técnico de Movimiento en Puesto de Información al Usuario,** se iniciaron los procesos de valoración en emisión de mensajes a **10 candidatos**.

– **Procesos de Evaluación Titulados Junior,** se llevaron a cabo **4 evaluaciones** on-line, realizándose los informes correspondientes para sus responsables.

– **Colaboración en Proyectos exteriores:** A lo largo de 2013, un instructor del Servicio de Formación ha impartido cursos en **Metro de Sevilla**, formando parte del contrato firmado con esa entidad. Además, el Servicio de Formación ha colaborado en la elaboración de ofertas para **diversas explotaciones del exterior**.

- **Bonificaciones y Subvenciones:** Un año más, el Servicio de Formación, ha participado en la convocatoria 2013 de la **Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo** gestionando la obtención de la máxima bonificación posible derivada de la formación impartida a sus empleados. El importe recibido por este concepto, ha sido de **921.838 euros**, que ha supuesto el 100% del crédito dispuesto.





Comunicación Interna

Desde el Área de Comunicación y RSC, responsable de la política de comunicación interna en dependencia directa del consejero delegado de Metro de Madrid, se llevan a cabo distintas iniciativas para potenciar la comunicación de la empresa a toda la plantilla y fomentar la participación de los empleados, para favorecer el desarrollo de competencias y los valores corporativos de Metro de Madrid, extender los valores de la RSC y el compromiso de Metro con su entorno, fomentar una mayor cultura de la eficiencia económica, social y medioambiental y aumentar la reputación y la credibilidad interna (lo que favorece la motivación e involucración de los empleados).

Entre las acciones e iniciativas de comunicación interna que se han llevado a cabo durante 2013 en Metro de Madrid para potenciar la comunicación de la empresa a toda la plantilla y dar participación a los empleados, destacan las siguientes:

- **Comité de comunicación interna:** es un órgano **consultivo** que recoge las necesidades internas de comunicación de los diferentes ámbitos organizativos de Metro de Madrid y contribuye a transmitir la información relevante para los empleados.
 - Recoger y transmitir las necesidades de comunicación de las diferentes áreas organizativas.
 - Colaborar en la difusión de la información corporativa.
 - Contribuir en la implantación de las acciones/ campañas de Comunicación Interna.
 - Proponer acciones que potencien la participación de los empleados.
 - Dar a conocer la información de interés de su ámbito de actuación o de otras áreas de la Compañía para fomentar el conocimiento transversal.
 - Destapar noticias/ información que puedan ser de interés general para la compañía.
 - Identificar carencias de información/ rumores dentro de su área
 - Dar a conocer a equipos de trabajo, personas, proyectos de su ámbito, que sean susceptibles de reconocimiento.
 - Ayudar en labores de comunicación interna cuando se desarrolla una campaña.
- **Encuesta de Comunicación Interna:** anualmente se realiza una encuesta de comunicación interna para conocer la opinión de toda la plantilla, si se sienten suficientemente informados, si se tienen en cuenta sus aportaciones, si consideran que tienen información suficiente y si saben a quién tienen que dirigirse para encontrar la información que buscan los colectivos. Se les pide que seleccionen los canales de comunicación más eficaces o, a través de qué canales conocen las cosas más importantes de su trabajo,



eligen las campañas que más les han gustado y, por último, que acciones de comunicación interna les gustaría que se reforzasen.

Las conclusiones de la encuesta de 2013 revelan que los empleados solicitan más información corporativa, sobre las direcciones y sobre el conocimiento de otras áreas; demandan más comunicación con responsables y mandos y conocer la información relevante el personal en contacto directo con los clientes.

- **12 líneas 12 causas:** Iniciativa de comunicación y transmisión de valores que se inicia en 2011 y continúa durante el 2013 con la difusión de buenas prácticas encaminadas a un cambio cultural, así como provocar la adquisición de nuevas conductas y hábitos de trabajo.
 - Durante el 2013 se ha enfocado a difundir el denominado “catálogo de actuaciones responsables” Para ello se ha elaborado un catálogo que recoge recomendaciones que debemos incorporar a nuestra forma de trabajar y que definen nuestra cultura de empresa. El catálogo agrupa diferentes temas que afectan al desempeño del trabajo, independientemente del puesto que ocupemos. Nos ofrece recomendaciones en diferentes ámbitos para hacer un uso responsable de los recursos que metro pone a nuestra disposición.
 - Mensualmente se desvelan las recomendaciones de cada uno de los temas seleccionados. El panel de actuaciones incluye mensajes sobre: dietas, Agua, Traslados, Tiempo, Materiales y Recursos, Papel e impresión, Almacenamiento de datos, Teléfono, etc.
 - Se trata de una iniciativa que ha arraigado con fuerza entre los empleados ya que transmite, a través de los propios empleados, como trasladar esas buenas prácticas en el desempeño de cada puesto de trabajo.

Total acciones online: 9. Total acciones en papel: 10 (inserciones en publicaciones internas, cartelería, pegatinas, etc.)

- **Vive otras áreas:** proyecto que ofrece a los empleados de Metro un conocimiento transversal de la organización, ayuda a que se involucren más en las actividades del día a día de clientes y proveedores internos y permite conocer de primera mano las dificultades a las que estos se enfrentan en el desarrollo de su actividad.
 - ‘Vive otras áreas’ es un proyecto de carácter permanente, con vistas a que todos tengan la oportunidad de participar y a que las ideas, sugerencias y buenas prácticas extraídas de estos intercambios puedan ser aprovechadas por todos. Más de 300 personas han participado en el intercambio de visitas durante este ejercicio.
 - Durante este año ha crecido la demanda para conocer otras áreas de la empresa y por ello se ha incrementado el número de empleados que ha participado en esta iniciativa. Ha sido muy positiva la visita de los conductores al Puesto Central o las



visitas al Centro de Tecnologías de la Información, por poner algún ejemplo del éxito de este proyecto.

- **“la Guía de buenas prácticas:** nuestro valor como servicio público”, pretende mostrar de forma sencilla como los profesionales de Metro entienden el servicio público y lo trasladan a sus funciones más cotidianas. Muestra cuál es nuestra manera de hacer las cosas y cómo cuidar hasta el último detalle.

- La guía se ha distribuido a todos los empleados de la compañía, y se ha formado específicamente en su contenido a todos los empleados que tienen trato directo con los clientes.
- La distribución ha ido acompañada de una campaña de comunicación interna.

Como principal iniciativa para el desarrollo de las competencias y los valores corporativos de Metro de Madrid, destaca el trabajo previo realizado a lo largo de 2013 para la futura elaboración de un Código Ético que, parte de la idea de la vocación de servicio público de Metro de Madrid y que establece una serie de responsabilidades que los trabajadores deben asumir de forma ejemplar. De ello depende la imagen de la empresa y la confianza que inspira.

- Durante el año 2013 se han definido los primeros esbozos del código y se continuará con el desarrollo del mismo durante el siguiente ejercicio.
- Para la elaboración del código se ha creado un equipo multidisciplinar en el que participan diferentes áreas de la compañía (Recursos Humanos, Estrategia, Comunicación y RSC).
- El objetivo del código ético es recoger una parte esencial del comportamiento de los trabajadores para que ellos y los que les sigan en la empresa, conozcan cuál es su manera de hacer las cosas de tal forma que sirva de orgullo y refleje la imagen y herencia de Metro. Es una fuente de referencia práctica y sencilla, que pretende describir comportamientos y acciones que se asocian como poner en práctica los valores de Metro de Madrid.
- La naturaleza de este Código no pretende abarcar todas las posibles situaciones que puedan tener lugar. El objeto del mismo es brindar un marco de referencia respecto del cual medir cualquier actividad. Los empleados deben pedir asesoramiento en caso de tener alguna duda acerca de cómo actuar en una situación determinada, ya que la responsabilidad absoluta de cada empleado es «hacer lo correcto», responsabilidad que no puede delegarse.

Por último, destacan las acciones de comunicación interna relacionadas con los valores de la RSC y el compromiso de Metro de Madrid con su entorno, realizadas a través de Andén Central, canal de comunicación interna más importante de la Compañía.



- Las Campañas de Comunicación y RSC, campañas solidarias, dirigidas a potenciar la parte solidaria de la empresa y de sus empleados. Metro organizó, junto con Cruz Roja, campañas de donación de sangre en varias estaciones de Metro.
- Empleados de Metro enseñaron a un grupo de jóvenes autistas a desplazarse de forma autónoma por la red y acompañaron a la Asociación Sinteno en su visita a la Nave de Motores de Pacífico.
- Se vuelve a realizar la campaña de recogida de material escolar “Para que pinten un futuro de colores”.
- Metro reunió en la Estación de Vodafone Sol a los mejores creativos publicitarios en una campaña para UNICEF en el Día del Niño.
- Un año más Metro lanza la campaña solidaria “Contamos Contigo” con el objetivo de contribuir a satisfacer las necesidades básicas de alimentación y educación de los niños y jóvenes que viven en los centros que Aldeas Infantiles tiene en la Comunidad de Madrid.
- Metro de Madrid y Cruz Roja se unen para conseguir 5.000 meriendas, para mejorar la calidad de vida del entorno social en el que opera la compañía.

Andén Central / Rincón del empleado difunde acciones solidarias y para ello se ha creado el nuevo contenido fijo de Información Solidaria.

Entre las acciones de comunicación interna orientadas a fomentar una mayor cultura de la eficiencia económica, social y medioambiental cabe destacar el **catálogo de actuaciones responsables**, lanzado para incrementar la eficiencia económica y para hacer una llamada de atención al desarrollo sostenible de la sociedad a la que pertenecemos.

Todas las anteriores acciones de comunicación impactan en la reputación y credibilidad.

Por último, a lo largo de 2013 se organizaron jornadas de acogida en el Servicio de Formación destinadas tanto a técnicos titulados de nuevo ingreso como a empleados de otras categorías a los que se les reconoció el título, para que tengan un conocimiento más profundo del funcionamiento de la organización, persiguiéndose, de esta manera, involucrar y motivar a los empleados.



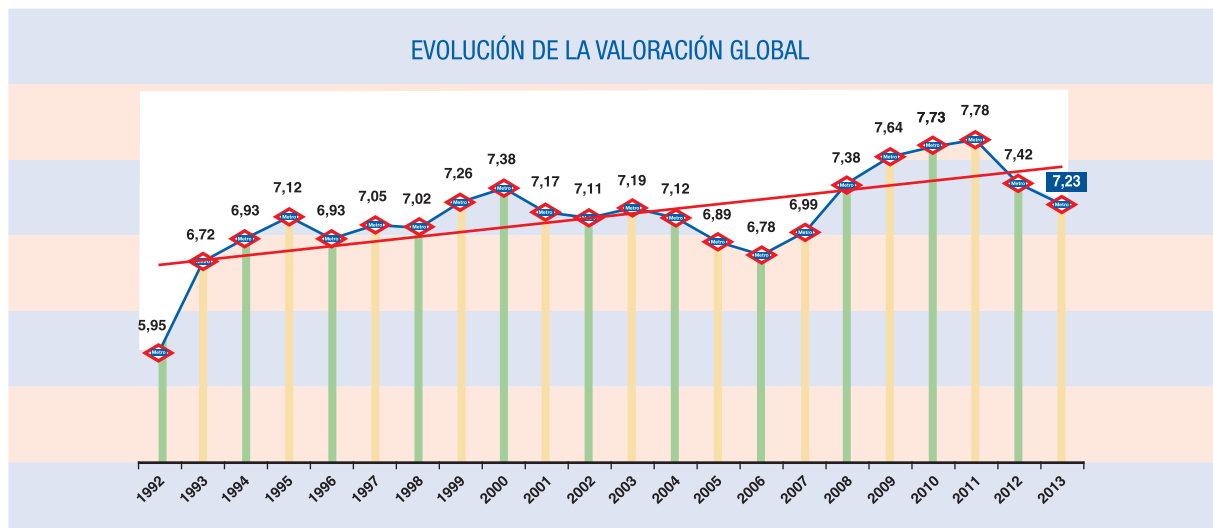


Otras variables significativas

Calidad en el servicio

La satisfacción de los clientes por el servicio recibido, representa una de las medidas por las que la Compañía mide el cumplimiento de su compromiso con los madrileños, y el resultado de su esfuerzo por ofrecer un servicio seguro, de calidad y a la medida de las expectativas de la Sociedad madrileña.

Para conocer esta opinión, se realizan un conjunto de estudios a lo largo del año de manera que permite a la compañía conocer el nivel alcanzado y a profundizar en los principales aspectos que conforman el servicio de Metro, y a tener una perspectiva de su evolución en el tiempo, al mantener una estabilidad en los estudios realizados.



El grado de recomendación de Metro, al igual que en años anteriores sigue estando por encima del 95%.





El Índice de Calidad Percibida (ICP) representa la valoración de los principales aspectos del servicio, y de la importancia asignada a cada uno de ellos. El resultado obtenido en este año 2013, muestra en su conjunto, un descenso generalizado de los distintos aspectos que conforman el servicio.

EVOLUCIÓN DE LOS ICP DE LOS ASPECTOS

ASPECTOS	2012	2013
18 Señalización de las estaciones	8,16	7,85
22 Iluminación de trenes	8,13	7,79
23 Iluminación de estaciones	8,15	7,76
5 Seguridad ante accidentes	7,77	7,54
15 Limpieza de las estaciones	7,62	7,35
21 Conservación de los trenes	7,58	7,29
16 Limpieza de los trenes	7,60	7,26
17 Conservación de estaciones	7,60	7,23
4 Rapidez del viaje en tren	7,58	7,12
14 Atención y amabilidad de los empleados	7,28	7,02
1 Funcionamiento de máquinas aut. expendedoras de billetes	7,20	6,85
25 Accesibilidad hacia/desde el andén	7,14	6,82
19 Información ante incidencias del servicio	7,07	6,77
6 Seguridad ante agresiones, robos, etc.	7,09	6,75
10 Espacio disponible dentro de los coches	6,88	6,73
8 Atención a reclamaciones y sugerencias	6,88	6,66
24 Funcionamiento de ascensores	7,18	6,63
2 Funcionamiento de los torniquetes (cancelación)	7,37	6,62
7 Amabilidad de los vigilantes	7,01	6,55
20 Marcha silenciosa de los trenes	6,68	6,34
13 Temperatura y ventilación en las estaciones	6,84	6,32
9 Funcionamiento de las escaleras mecánicas	7,04	6,27
11 Paradas anormales de los trenes	6,40	6,26
12 Temperatura y ventilación en los coches	6,76	6,10
3 Tiempo de espera en andén	6,56	5,82
26 Funcionamiento de cancelas a bordo (ML1)	6,59	6,89
ICP GLOBAL (25 asp.)	7,26	6,85

NOTA: Ordenando de mayor a menor por el último estudio

El Sistema de Calidad de Servicio (EN 13816) permite obtener información directa sobre el comportamiento de los principales aspectos de servicio que se presta al cliente. Para ello se registran y analizan los datos que proporcionan los sistemas de información y también se emplean técnicas de **“Cliente misterioso”** que permiten conocer el desarrollo de la actividad en nuestra red en todo momento.

En 2013 se han realizado más de 20.000 evaluaciones de calidad del servicio, las cuales permiten obtener una idea fiable de cómo se está





prestando el servicio en toda la red, en lo relativo a todos los aspectos que el cliente percibe (accesibilidad, información, tiempos, confort, atención al cliente y seguridad).

Metro de Madrid se esfuerza por ser más eficiente en su día a día. La coyuntura económica y social obliga a Metro de Madrid, S.A. **a reducir costes al mismo tiempo que se mantiene la calidad de servicio ofrecida a nuestros clientes** y la vigilancia de un servicio de calidad, bajo los parámetros de la certificación que AENOR otorgó a finales de 2010 para todas las líneas de Metro de Madrid, S.A.



Una de las **fortalezas del sistema de calidad de servicio de Metro de Madrid reside en su enfoque al cliente y su continua actualización**. En este sentido en 2013 se ha hecho un especial esfuerzo por designar acciones de mejora entre las cuales se encuentran las siguientes:

- Análisis de los estudios de opinión para conocer mejor las necesidades del cliente.
- Desarrollo y mejora de los indicadores de calidad de servicio.
- Mejora de los sistemas de control de trabajos de empresas externas.
- Estudio de parámetros de confort relacionados con la temperatura.
- Estudio y seguimiento de indicadores medioambientales.
- Elaboración de propuestas específicas para la mejora del proceso de información y atención al cliente.

Certificaciones

En 2013 se han renovado las certificaciones de los Sistemas de Gestión en Metro de Madrid.

El Informe de Auditoría de la entidad de certificación concluye que los sistemas auditados responden satisfactoriamente a los requisitos de las normas de referencia, presentan una correcta implantación, se adaptan a las situaciones concretas en Metro de Madrid y permiten la identificación de oportunidades de mejora, la evaluación ambiental y de la seguridad y salud laboral.

Se optimizaron los tiempos empleados para las auditorías del conjunto de sistemas, por ende la dedicación de recursos, realizándose en 15 días naturales frente a los 26 días que se emplearon en 2012.

Se han certificado los sistemas corporativos, que aplican a toda la compañía:

- Sistema de Gestión Ambiental (conforme a ISO 14001)
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Laboral (conforme a OSHAS 18001)
- Sistema de Calidad de Servicio (conforme a EN 13816)



Conforme a ISO 9001, para Sistemas de Gestión de la Calidad, se han certificado actividades bajo responsabilidad de diferentes estamentos de la compañía. Los alcances certificados son:

- La gestión y dirección del diseño y desarrollo de soluciones informáticas para la gestión corporativa.
- La prestación de Servicios de Ingeniería de instalaciones, de material móvil y vehículos auxiliares y supervisión de obras, así como rediseño de procesos dentro del transporte ferroviario de pasajeros.
- Administración, Homologación, Recepción, Inspección, Almacenaje, Planificación, Distribución y Retorno de Materiales y Repuestos.
- El mantenimiento integral de Material Móvil Ferroviario para el transporte de pasajeros. El Mantenimiento integral de segundo nivel de instalaciones electromecánicas. El diseño, desarrollo y gestión de la fabricación de sistemas, equipos y subconjuntos eléctricos ferroviarios para el transporte de pasajeros.
- El mantenimiento de instalaciones de electrificación, electromecánico y peaje, sistemas de explotación y telecomunicaciones. El análisis y la optimización del mantenimiento de instalaciones de electrificación, electromecánico y peaje, sistemas de explotación y telecomunicaciones. La recepción y gestión, a través del Centro de Operaciones de Mantenimiento y Monitorización de Instalaciones y Telecomunicaciones (COMMIT), de las incidencias surgidas en las instalaciones y equipos.
- El Diseño y aplicación de la oferta de servicios de transporte (Horarios de trenes, apertura y cierre de vestíbulos, atención e información al viajero, reclamaciones, intervención y venta), tratamiento de incidencias que afectan a la circulación e infraestructuras y supervisión de trabajos relacionados con la circulación.

Atención al Cliente

El interés y firme compromiso de la Compañía por ofrecer un servicio de calidad, impulsa a Metro de Madrid a mejorar año tras año aspectos como la atención prestada al cliente. Así, durante el año 2013 el **Centro Interactivo de Atención al Cliente** ha atendido **201.290** contactos

Este Centro, ubicado en la estación de Alto del Arenal atiende directamente, en horario de 08:00 a 22:00 horas, todos los días del año, a todas las peticiones de información recibidas, no sólo relacionadas con el servicio prestado por la Compañía, sino también cualquier otra de tipo socio – cultural de la ciudad y la Comunidad de Madrid, e incluso sobre los objetos que los clientes dejan olvidados en la red.

Este importante servicio se viene prestando desde el año 2002 y está certificado en la Norma 13816 desde 2003. En el último año, la evaluación a cargo de sus usuarios ha ascendido hasta los 8,21 puntos sobre 10, lo que supone un aumento de 0,15 puntos respecto al año anterior. El 88% opina que atención recibida ha sido buena o muy buena.

Por su parte, los **Centros de Atención al Cliente** de carácter presencial, situados en las estaciones de Nuevos Ministerios y Vodafone Sol, han atendido un total de **145.939** consultas.

Dividiendo por centros, los valores son:

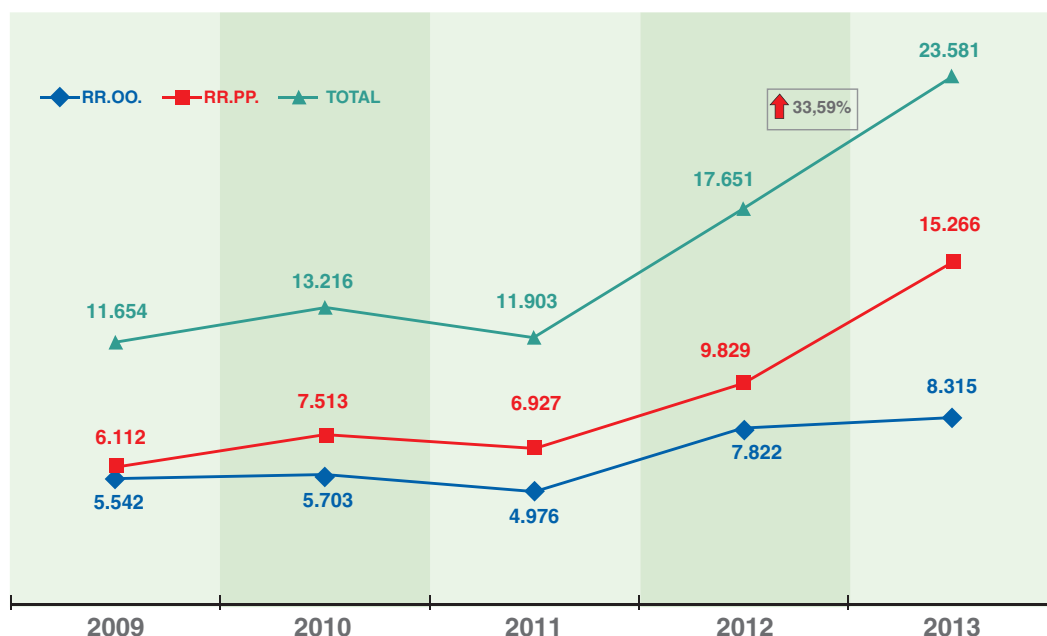
- Nuevos Ministerios: 58.602 visitas
- Vodafone Sol: 87.337 visitas

La valoración dada en encuestas por los clientes que han utilizado este servicio, es de **8,36** puntos (0,44 puntos por debajo de la puntuación del año pasado). El 89% de los encuestados opina que la atención recibida es Buena o Muy Buena, frente al 93,8 de 2012.

Tanto en el Centro de Atención al Viajero (CAV) de Vodafone Sol como el de Nuevos Ministerios, además de facilitar información, se comercializan productos relacionados con el turismo, como son los billetes turísticos, solos o combinados con entradas a museos, visitas a instalaciones deportivas, etc., así como artículos oficiales de Metro de Madrid. En el centro de Sol también presta servicio una persona del Consorcio de Transportes, encargada de la gestión de la nueva tarjeta de transporte público (TTP).

En el año 2013 se ha producido un aumento en el número de reclamaciones en términos absolutos, recibiendo **25.581**. Esto supone un **incremento del 33,59% respecto a 2012**. Dicho aumento también se refleja en el número de reclamaciones por millón de viajes, pasando de 29,33 en 2012 a 42,27 en 2013, lo que supone una subida del 44,11%, más acentuada que la referente al número total de reclamaciones, debido al descenso de la demanda.

Nº Total Reclamaciones 2009-2013



La causa con mayor número de reclamaciones en 2013 ha sido “**Otros. Medio Ambiente**”, con 2.498, de las cuales, 2.381 vienen motivadas por un incidente con un perro en línea 6 en el mes de enero.

El “**Funcionamiento de las escaleras mecánicas**”, con 2.410 reclamaciones, es la segunda causa, debido tanto al número de averías como a la demora en la resolución de algunas de ellas. La tercera causa ha sido “**Emisión de recibo**”, con 2.350 tipificaciones, motivadas porque los equipos de venta no facilitaron el justificante de pago de la carga de la TTP.

Todas las líneas, excepto línea 9 y ML1, han visto incrementado su número de reclamaciones en 2013. La línea 6 ha sido la que ha tenido el incremento porcentual más elevado (308,54%), seguida de la línea 11 con un incremento del 141,18%.

Información del servicio a través de las redes sociales

Las redes sociales se han consolidado en este último año, convirtiéndose en una herramienta fundamental para dar a conocer diferentes aspectos de la Compañía e interactuar con los usuarios y lo más importante: poder conocer sus opiniones y sugerencias. En Facebook las publicaciones fueron vistas por 1.126.886 personas, de las cuales 78.000 interactuaron de algún modo con Metro de Madrid. Se sumaron 2.350 nuevos seguidores, hasta llegar a la cifra de 15.250. Por otro lado, Twitter ha cerrado 2013 con más de 38.000 seguidores y un crecimiento medio de 52 seguidores diarios. Durante el año pasado se han registrado más de 24.000 tuits, entre publicaciones y respuestas a usuarios, lo que arroja una media de más de 67 tuits publicados cada día.





Gestión Medioambiental

Una de las actuaciones que contempla el proyecto de optimización abordado por Metro de Madrid es la adecuación de diferentes aspectos del servicio prestado al contexto que marca el mercado, la sociedad y la situación económica actual.

Dentro de esta línea de actuación, se ha completado un análisis del modelo de gestión actual de la limpieza de estaciones e instalaciones, que ha permitido estudiar frecuencias y consistencias con el fin de redimensionar la actividad a unos niveles más acordes con el contexto actual manteniendo los niveles de calidad de servicio ofrecido a nuestros clientes. Se han optimizado los costes asociados a la limpieza de estaciones e instalaciones, consiguiendo a lo largo del 2013 importantes ahorros en la facturación por este concepto, superiores al 7% (más de 3 millones de euros) respecto al año 2012 y casi un 14% si comparamos con el año 2011.

1. El respeto por el medio ambiente forma parte de la Estrategia Corporativa de la Compañía constituyendo el “Ahorro Energético” una línea de actuación dentro de la línea estratégica “Mejora de la Eficiencia Interna”.
2. Metro de Madrid, como empresa comprometida con el Medio Ambiente, cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental basado en la Norma UNE-EN ISO 14001, a través del cual asesora, sensibiliza y busca soluciones eficientes para prevenir, controlar y minimizar los impactos ambientales derivados de su actividad, contribuyendo a la protección del Medio Ambiente.

El sistema de gestión ambiental ha sido auditado entre los meses de septiembre y octubre de 2013, junto con el resto de los sistemas certificados, con resultado satisfactorio presentando una correcta implantación, coherente con las políticas promulgadas y respaldados por los objetivos establecidos, permitiendo la identificación de oportunidades de mejora y la evaluación del desempeño ambiental y percibiéndose una notable implicación del personal directivo y demás miembros de la Organización.

En el informe de auditoría se han reseñado como puntos fuertes del sistema:

- Control realizado sobre todos los aspectos ambientales con mayor impacto ambiental (vertidos, contaminación de suelos y aguas subterráneas, emisiones atmosféricas, residuos), todo ello reflejado mediante un exhaustivo registro de identificación y evaluación de requisitos legales aplicables.
- Expansión del Plan de Gestión Sostenible del Agua al resto de recintos cuyo consumo anual es menor de 10.000 m³, no considerándose por lo tanto grandes consumidores y no estando sujetos a este requerimiento de la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid.
- Desarrollo de una plataforma informática a través de la cual se permita una mejor comunicación de documentación a las empresas contratadas para la realización de obras y mantenimientos.
- Proceso de actualización de la intranet con la finalidad de que los trabajadores dispongan de mayor información, para permitir también una mayor sensibilización y participación.



- Compromiso y conocimientos demostrados por parte de todo el personal entrevistado durante la auditoría.

A lo largo de 2013 los gastos facturados en actividades de gestión ambiental ascendieron a 635.344,83 euros, desglosados en:

- Contratos de gestión ambiental: 104.262,09 euros.
- Gastos de personal ocupado en actividades de protección ambiental: 388.562,70 euros.
- Importe de tasa de basuras: 142.520,04 euros.

Plan de Gestión Sostenible del Agua

El Plan de Gestión Sostenible del Agua integra varios programas orientados a la gestión, control, ahorro y consumo eficiente de los recursos hídricos necesarios para la actividad humana, incluida la industrial.

Metro de Madrid consumió en 2013 un total de 298.029 m³ de aguas procedentes en su totalidad del Canal de Isabel II, entidad suministradora en la Comunidad de Madrid.

Aunque la cifra de consumo es superior a la de 2012, la cual ascendió a 273.989 m³, hay que destacar que el volumen de agua reciclada procedente de los túneles de lavado ha sido casi el doble que el año anterior, pasando de 5.800 a 10.600 m³, es decir, un incremento en el reciclaje de aguas de más del 80% y que supone un porcentaje de reutilización del agua para el lavado de trenes en instalaciones automáticas del 53,4%.

Emisiones

Teniendo en cuenta que el transporte es uno de los sectores que más contribuye a las emisiones de CO₂, Metro de Madrid se encuentra a la vanguardia de sensibilización medioambiental, adquiriendo el compromiso corporativo de reducir de forma sustancial sus emisiones a la atmósfera consecuencia del consumo energético.

Cálculo de la Huella de Carbono

Como parte de ese compromiso de protección medioambiental, Metro de Madrid calcula desde 2010 su Huella de Carbono, la cual cuantifica la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), medidas en cantidad de CO₂ equivalente, y generadas de forma directa o indirecta en el desarrollo de la actividad de la compañía.

Este cálculo sigue las directrices marcadas por la normativa ISO 14.064, e incluyen los tres alcances definidos en el GHG Protocol, los cuales engloban tanto las emisiones directas, procedentes de fuentes propiedad de la empresa (alcance 1); como las indirectas, derivadas tanto del consumo energético como de la cadena de suministro y viajes de negocios (alcances 2 y 3).

La evolución de las emisiones a la atmósfera, medidas en toneladas de CO₂ equivalente (tCO₂eq), desde 2010 hasta 2013 se resume en el siguiente cuadro:

ALCANCES	ÁREAS	2010	2011	2012
1	Flota de vehículos	537,53	163,12	509,71
	Gasóleo B (dresinas)	316,41	310,1	241,55
	Gas natural	5.829,09	5.532,78	5.532,78
	Gasóleo C	461,32	281,34	376,65
2	Electricidad AT	152.941,40	200.213,09	213.965,65
	Electricidad BT	5.246,90	3.621,94	4.380,21
3	Consumo de agua	191,06	179,34	144,15
	Desplazamientos de negocios			
	- Avión y tren	194,16	114,42	160,86
	- Taxis	22,76	19,54	6,89
	- Vehículos privados	106,4	94,84	54,64
	- Estancias en hotel	4,83	2,54	1,62
	Desplazamientos in itinere			
	- Desplazamientos hogar-trabajo	7.423,13	7.822,48	8.151,73
	- Autobuses internos en ruta	1.042,87	857,05	705,66
	Autobuses sustitutivos EMT	64,23	241,22	555,33
	Proveedores			
	- Obras	7.174,58	1.014,71	611,57
	- Servicios	1.413,52	5.798,45	5.415,28
	- Suministros	2.872,28	28,92	1022,41
	Residuos			
	- Residuos peligrosos	12,44	15,16	14,74
	- Residuos no peligrosos	951,14	819,9	48,37
Emisiones totales (tCO2eq)		186.806,05	227.130,94	241.899,78

Actualmente se está calculando la huella de carbono correspondiente al año 2013

Gestión de residuos

Los impactos ambientales derivados de la gestión de residuos –tanto peligrosos como no peligrosos– asociada a la actividad de Metro de Madrid se han visto reducidos al máximo gracias a criterios de selección de ofertas dirigidos a la priorización de tratamientos de valoración de residuos frente a la eliminación y a la proximidad de los centros de gestión, reduciendo así las emisiones derivadas del transporte de residuos.

	2009	2010	2011	2012	2013
Residuos peligrosos					
Eliminación	237,74	217,06	115,43	189,04	30,13
Valorización energética	2,22	0,82	1,12	37,83	-
Reutilización/Reciclado	182,59	135,26	172,06	192,6	278,49
Residuos no peligrosos					
Eliminación	381,88	356,58	216,91	108,49	11,28
Valorización energética	-	-	-	29,72	81,07
Reutilización/Reciclado	946,22	757,96	1.213,52	1.042,80	1.107,83
Total (ton)	1.750,65	1.467,68	1.719,04	1.600,48	1.508,80



Por otra parte, en el año 2013 se ha reciclado más del 90% de los residuos generados gracias a la consolidación de buenas prácticas ambientales por parte de los empleados, a la distribución de contenedores de segregación de residuos en los lugares de origen y a la existencia de 13 puntos limpios llamados ATR (Acopio Temporal de Residuos), ubicados en los recintos de Mantenimiento, desde donde se han gestionado 1.508,80 toneladas de residuo anuales.

Asimismo, se continúa realizando esfuerzos para minimizar la cantidad de residuos mediante la adopción de medidas como la compactación y acuerdos con proveedores para la reutilización de materiales. Así pues, en el año 2013 la cantidad de residuos industriales generados se ha reducido en torno a un 5%.

A lo largo del 2013 se ha trabajado en el diseño de un manual interactivo de gestión de residuos industriales por el que, a través de la intranet, cualquier agente que genere un residuo en la actividad diaria pueda consultar el proceso a seguir en cuanto a segregación, etiquetado y acondicionamiento de residuos.





Plan de Ahorro Energético (PAE)

Metro de Madrid continúa con la política de convertirse en un transporte sostenible de referencia internacional, en una triple vertiente: económica, social y medioambiental. Para ello son fundamentales las políticas de ahorro y eficiencia energética, orientando todas sus actividades hacia el desarrollo sostenible. Por este motivo se promueve continuamente la concienciación de todos los empleados en relación a la eficiencia energética, de modo que se convierte en un aspecto clave en las líneas estratégicas de la empresa.

Ya en 2012 se pusieron en marcha una serie de medidas que constituyen el Plan de Ahorro Energético (PAE) de la compañía, como parte de los proyectos estratégicos de la empresa.

La aplicación de estas medidas se intensificó en 2013, aplicando con éxito medidas de eficiencia energética en los principales ámbitos de consumo eléctrico de la compañía:

- Tracción.
- Distribución de energía en alta y baja tensión.
- Climatización.
- Alumbrado.

Fruto de esta concienciación, el consumo energético en alta tensión, que es el más significativo de la red, ha descendido de manera considerable en los últimos años, pasando de los 772 GWh en 2008 a tan solo 606 GWh en 2013, lo que supone un ahorro aproximado del 20%.

Mientras que del ratio de consumo de tracción de la media de los grandes metros del mundo está por encima de 2,6 kWh/coche·km, en el caso de Metro de Madrid, y gracias a la eficacia de las medidas aplicadas, este ratio ha descendido el último año hasta valores cercanos a los 2 kWh/coche·km.

Al mismo tiempo, se continúa realizando acciones de sensibilización y concienciación ambiental dirigidas a la plantilla y/o al conjunto de la sociedad como:

- La comunicación de iniciativas y buenas prácticas que desarrolla Metro de Madrid en el Día Mundial del Agua (22 de Marzo) y el Día Mundial de Medio Ambiente (5 de junio).
- La existencia de acciones formativas sobre Sostenibilidad, en las que se incluyen recordatorios de buenas prácticas ambientales a tener en cuenta en cada puesto de trabajo específico, que han sido recibidas por más de 300 empleados y que son accesibles por toda la plantilla de forma voluntaria.
- La impartición de charlas específicas sobre gestión medioambiental a requerimiento de institutos y universidades, y en la Semana de la Ciencia para el público interesado.



Seguridad y Protección Civil

En primer lugar se destaca, por su importancia, que durante el Año 2013, a la actividad de Seguridad y Protección Civil se le da el rango de Dirección General dentro del Organigrama de la Empresa.

• Seguridad

En el Servicio de Seguridad, los aspectos más destacables serían:

La gestión de las intervenciones realizadas en la Red de Metro pasa a depender de este Servicio desde Junio del año 2013.

Se convocaron sendos concursos de vigilancia para la adjudicación de todos los servicios de Metro de Madrid. Por una parte, el 15 de febrero se adjudicó la vigilancia del Patrimonio de Metro y cuyo resultado supuso un ahorro de 1.042.838 /año 2013, lo cual representa un 14,22% menos de lo gastado en este mismo concepto en al año anterior.

Así mismo se convocó, con unos criterios absolutamente novedosos, el concurso para la vigilancia de la Red. Por vez primera, se adjudicó este servicio mediante el sistema de objetivos, de tal manera que son las empresas adjudicatarias las que se comprometen a la consecución de los objetivos marcados por Metro y son ellas las que dimensionan en cada momento los servicios, si bien Metro establece unos mínimos a fin de garantizar determinados parámetros. Este nuevo contrato, supuso, entre otras, un ahorro de 3.177.931€/año 2013, lo cual supone un 6,25% sobre el gasto que en esta partida se venía efectuando en el año 2012.

Sobre ello, merece la pena destacar que anualmente el ahorro estimado de este último contrato será de 8.256.948 €/año (-16,23%/año) lo cual significa que, durante los cuatro años de este contrato, Metro, con este nuevo sistema de gestión y adjudicación, se estima ahorrar un montante de 33.027.792 € en ese periodo.

En cuanto a gestión, los resultados del Año se resumen en el siguiente cuadro y donde cabe señalar la extraordinaria labor, que siguiendo la tónica de años anteriores, desde Metro se ha llevado con los servicios externos de Emergencia, y que se resume en cuadro adjunto:

Datos 2012-2013					
Incidencias Totales	2012	2013	% diferencia	Media mensual 2012	Media mensual 2013
Avisos a Policía Nacional	6.850	7.944	15,97%	571	662
Avisos a Policía Local	954	1.002	5,03%	80	84
Avisos a Guardia Civil	108	148	37,04%	9	12
Avisos a SAMUR	4.552	4.637	1,87%	379	386
Avisos a Bomberos	118	121	2,54%	10	10
Intervenciones de Vigilantes de Seguridad	16.617	15.110	-9,07%	1385	1289



También señalar, en la línea de coordinación con la Policía, el número de reportajes de vídeo entregados por Metro para su labor de investigación en beneficio de los ciudadanos y que fueron un total de 692 reportajes grabados en base al CCTV de Metro de Madrid.

• **Protección Civil**

En el Servicio de Protección Civil, se destaca las siguientes acciones llevadas a cabo en 2013:

Convocatoria del concurso integral de mantenimiento de las instalaciones de protección Civil, donde se aglutinó la mayoría de los contratos que estaban dispersos al venir de otras épocas. Como consecuencia de esa nueva gestión, se obtuvo un ahorro para Metro de 0.46 millones de € para el año 2013.

Dentro del contrato anterior, se han realizado un total de 66.400 revisiones legales a los 16.705 sistemas de protección contra Incendios y evacuación de que dispone Metro de Madrid.

En el capítulo de acciones exteriores, se destaca la consultoría de Servicios realizada con resultados altamente satisfactorios para el Metro de Santiago de Chile. Con esta acción culmina el contrato de Asesoría que ha supuesto la elaboración de un diagnóstico de la gestión de emergencias en el Metro de Santiago y un análisis comparativo de las mejores prácticas en Metro de Madrid y otras redes similares a la chilena. Por este contrato Metro de Madrid ha obtenido unos ingresos superiores a los 270.000 €.

Dentro del capítulo de protección Civil, cabe destacar muy especialmente, la colaboración con la Dirección de Marketing en la realización de actividades comerciales, rodajes y eventos publicitarios, actividad de coordinación y apoyo que también hay que extender sobre los actos convocados o coordinados por el Área de Relaciones Institucionales. En este campo, se ha participado en 12 eventos y 15 rodajes, entre los que cabe destacar por su impacto, el evento de Mini realizado en la estación de Chamartín, así como el Rodaje, en los túneles de parte de la línea 10 de Metro, de un reportaje para la Cadena Discovery Max donde participaron cien corredores por los túneles recorriendo una distancia de 10 Kms.

En común a ambas áreas, se destaca la actividad formativa realizada para los servicios externos de emergencia. En este campo se destaca la realización de actuaciones de formación desde Metro de Madrid, para el Samur, la Policía Nacional y los Bomberos de Madrid y la Policía Local. Cabe señalar muy especialmente la acción que se llevó a cabo formando a 120 bomberos de nuevo ingreso del Ayuntamiento de Madrid centrada en las operaciones de rescate en ascensores frente a situaciones de atrapamiento así como el conocimiento de los sistemas de protección de incendios de la Red de Metro.

Seguridad en la Circulación Ferroviaria

En 2013, Metro de Madrid mantiene su línea de compromiso con la Seguridad Ferroviaria, dado que ésta es un elemento clave para la Compañía y para sus clientes. En enero de este año, y con dependencia de la Dirección de Operación, se crea el Área de Seguridad Ferroviaria Operacional, y dependiendo de ella, el Servicio de Integración y Análisis, y el Servicio de Gestión de Seguridad Ferroviaria, siendo sus principales objetivos los siguientes:

- Supervisar la seguridad ferroviaria de la operación.
- Coordinar las actividades relacionadas con la seguridad en la circulación que afecten a la Dirección de Operación, con los diferentes departamentos que intervienen en la misma.
- Mantener relaciones con el resto de operadores nacionales.
- Desarrollar, y posteriormente implantar, un Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria (SGSF) propio de Metro de Madrid basado en la gestión por procesos.

Durante el año 2013 se han desarrollado entre otras, las siguientes actividades relacionadas con la seguridad ferroviaria operacional:

- El cálculo y el análisis de Indicadores de Seguridad Ferroviaria (presentados mensualmente al Consejo de Administración de la Compañía).
- Coordinación de las actuaciones necesarias para la implantación de la nueva Normativa de Seguridad.
- Coordinación de la Comisión de Análisis de Incidencias.
- Desarrollo de propuestas relacionadas con la seguridad ferroviaria.
- Diseño y ejecución de acciones formativas enfocadas al desarrollo de la cultura de seguridad, mediante la concienciación y sensibilización del personal de la Dirección de Operación.
- Desarrollo de procedimientos relacionados con la seguridad ferroviaria.





Proyectos Informáticos

Durante 2013 se han desarrollado, entre otros, los siguientes proyectos en materia de tecnologías de la información:

Internalización de actividades

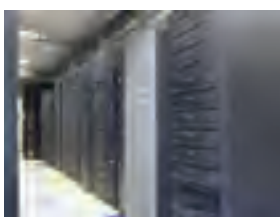
Bajo las directrices actuales de la Compañía de reducir costes de forma continua y el mantenimiento de la plantilla, se han implantado diversas y complejas medidas de internalización. El cómputo global de ahorros obtenidos asciende a unos 2,6 millones de euros. Las principales actuaciones han sido las siguientes:

- **Servicios de soporte de la plataforma Windows:** Estaban contratados externamente desde hace 14 años y el 1/11/2013 Metro de Madrid los ha internalizado en gran parte, en concreto los servicios “Centro de Atención al Cliente” y “Administración de la plataforma y proyectos internos”.



Con estas medidas se ha conseguido que, sobre un total de 6.321 elementos (ordenadores, equipamiento de usuario final, servidores y elementos de almacenamiento) se haya asumido su completa administración y operación.

- **Servicio WEB Metro:** A partir de mayo de 2013, este servicio que estaba contratado externamente en la modalidad de hosting, se presta íntegramente desde las instalaciones de Metro con equipos y personal de Metro.



- **Soporte para la plataforma Documentum:** El sistema de gestión documental implantado en la actualidad en Metro de Madrid es la plataforma EMC Documentum. Esta plataforma genera unas necesidades tanto de gestión como de adaptación de la misma en base a los nuevos requerimientos que pudieran ir surgiendo en la empresa. Para el año 2013 se ha reducido la asistencia anual para atender dichas necesidades en 130 jornadas asumiéndose dicha actividad con recursos humanos propios.
- **Gestión de Impresión Optimizada (GIO):** Una las líneas de actuación emprendidas durante 2012, fue la realización de diferentes estudios acometidos por el Área de Sistemas de Información, Servicio de Servicios Generales y empresas colaboradoras en materia de impresión en Metro de Madrid.



Estos estudios dieron como resultado la conveniencia de implantar un GIO, ya que estos apuntaban a que un dimensionamiento y gestión proactiva podían suponer una reducción de costes de impresión en torno al 36%. Las medidas propuestas son aprobadas por el Comité Ejecutivo de Metro de Madrid y comienzan a ser implementadas conjuntamente por Sistemas de Información, Servicios Generales y Recursos Humanos, de manera progresiva durante 2013, materializándose ahorros en costes de impresión, mejoras en la distribución de dispositivos racionalizando el parque de impresión, prestar un servicio más eficaz y finalmente facilitando el mejor control y asignación de los costes.

Segregación de funciones en los procesos de negocio de Recursos Humanos

Se ha implementado un modelo de control de acceso a la información almacenada y tratada en SAP en los procesos de negocio relativos a la gestión de Recursos Humanos, de cara a velar por la privacidad de la información de los diferentes grupos de interés de Metro de Madrid y de la misma forma que dicho modelo en años anteriores fue implementado para los procesos financieros, logística y contratación. Este modelo está basado en la segregación de funciones, que permite tanto la protección de la información como la reducción de los riesgos de fraude por una incorrecta separación de funciones críticas, así como la implantación de un marco transparencia, certidumbre y confianza en cuanto al Gobierno Corporativo. El modelo permite una auditoría constante del acceso y uso de la información y se sostiene sobre la herramienta SAP GRC.



Servicio de Almacenamiento en la Nube Privada de Metro de Madrid

Ha sido puesto en producción un servicio de almacenamiento en la nube privada de Metro de Madrid, S.A., denominado Nubetro, que ofrece a los empleados de la empresa la capacidad de compartir información profesional teniéndola accesible y disponible desde cualquier ubicación, requiriéndose únicamente un dispositivo con conexión a Internet.



El servicio tiene como ventajas principales que la gestión y tratamiento de la información se realiza internamente en Metro de Madrid, disponiéndose de las medidas de seguridad necesarias, cumpliendo con la legislación Europea de privacidad de la información y evitándose riesgos de fuga por indexación o intrusión, lo cual no es posible asegurarlo completamente cuando la



información se almacena en una nube comercial; además de, ofrecer acceso desde cualquier lugar y momento, y compartir información interna y externamente de una forma sencilla.

Migración de la Plataforma de Seguridad y Gestión de la Navegación Web

En el año 2013 se ha migrado completamente la plataforma de seguridad y gestión de la navegación Web, posibilitando la evolución y la unificación tecnológica de la misma, con la consecuente mejora de la gestión y los ahorros en términos de soporte y mantenimiento; así como disponer de una plataforma basada en tecnología puntera para dar mejores servicios a los procesos de negocio y a los usuarios que requieren del uso de Internet.

Integración de terminales móviles en la plataforma informática cliente

Se han realizado las configuraciones necesarias en los sistemas de la plataforma para habilitar, en los dispositivos móviles Smartphone y Tablet, de diversos fabricantes y Sistemas Operativos (Android, iOS y BlackBerry), funcionalidades corporativas tales como el correo electrónico, conexión VPN, conexión remota a equipos corporativos, implantación de códigos de bloqueo de seguridad, conexión wifi, token VPN software, navegación web por proxy, tratamientos de archivos office y pdf, así como la búsqueda, homologación, distribución e instalación de diversas aplicaciones móviles (apps) públicas y corporativas.

Migración de la versión de SRM de SAP:

En nuestra compañía se emplea el sistema SAP SRM (Supplier Relationship Management) para, entre otras cosas, facilitar a los proveedores la presentación de ofertas a las diferentes licitaciones publicadas, así como la documentación relacionada. De este modo se posibilita que puedan realizar todo el proceso desde sus propias instalaciones. La versión del producto que se estaba utilizando desde 2007 tenía fecha de final de mantenimiento en el año 2012, por lo que ha sido necesario acometer un largo y complejo proyecto de migración a la nueva versión SAP SRM 7.0, finalizado en Junio del 2013.

Implantación del Sistema Integral de Asignación de Recursos (SIAR)

En 2013 se ha finalizado el complejo desarrollo, en el que ha intervenido a lo largo de varios años un equipo multidisciplinar de responsables y técnicos de Metro y en estrecha colaboración con una empresa externa, poniéndose a disposición del Área de Gestión Operativa la Aplicación SIAR. Este sistema asegura la cobertura de los puestos de trabajo de acuerdo a la normativa interna y externa, satisfaciendo la solicitud de servicio de los agentes intentado siempre asignarlos a los servicios que ellos desean.

Gestión de Expedientes de Contencioso de Asesoría Jurídica

Se ha desarrollado, con la colaboración de un equipo externo, un sistema para la Gestión de Expedientes de Contencioso de Asesoría Jurídica. Esta nueva aplicación reside en el Gestor Documental Corporativo Documentum, aprovechando de esta forma los recursos de hardware y software existentes y los equipos de mantenimiento de aplicaciones. La aplicación desarrollada



permite tener la documentación que el Área de Asesoría Jurídica recibe, gestiona, consulta y archiva (gran cantidad de documentos procedentes tanto de departamentos de Metro como de terceros -Juzgados, Letrados, Procuradores, etc.-), disponible, correctamente clasificada y archivada, para poder desarrollar de forma eficiente y eficaz las tareas relativas a los asuntos de Contencioso. También incluye la funcionalidad necesaria para obtener datos estadísticos, asignación de expedientes a los letrados, seguimiento de los diferentes asuntos, etc.

Implantación de un Sistema Informático para la automatización de las Nuevas Instrucciones de Contratación (NPCO)

Se han desarrollado exclusivamente con personal interno del Área de Sistemas de Información, sobre el sistema corporativo SAP R/3, todas las funcionalidades necesarias para mecanizar las Instrucciones Internas de Contratación publicadas en Septiembre de 2012. Los diversos Workflow que estaban en vigor han sido unificados en un único WF de Solicitudes de Contratación, desde el que se procesan las solicitudes ya sean de gasto o de inversión. El nuevo sistema lleva implementados todos los controles necesarios, a nivel presupuestario, de autorización y de la documentación anexa. Cabe destacar asimismo, como funcionalidad más innovadora, la firma electrónica de los contratos así como la generación directa de los contratos menores desde los técnicos proponentes.

Desarrollo de una Aplicación para la Gestión de Mediciones de Prevención de Riesgos Laborales

Se ha construido la aplicación corporativa RIESMED a petición del Servicio de Prevención y Medicina Laboral. Este desarrollo mecaniza la recogida y registro de las tomas de datos recogidas por equipos específicos que miden los distintos factores de riesgo en los diferentes recintos y puestos de trabajo. Se ha facilitado la entrada de datos y se han puesto a disposición informes dinámicos y rápidos.

Cabe destacar que tanto esta aplicación como RIESLAB, desarrollada igualmente con personal interno el año anterior, han sido presentadas a los Premios Asepeyo 2013 a las Mejores Prácticas Preventivas, obteniendo RIESLAB una Mención Honorífica.

Nueva imagen de Anden Central

En el mes de junio de 2013 se puso a disposición de la organización la nueva imagen del portal corporativo Anden Central. Este proyecto también se ha desarrollado íntegramente con personal interno. Aparte de renovar completamente el diseño, se han reorganizado y remaquetado todos los contenidos de una forma más práctica e intuitiva.

Privacidad del cliente

Metro de Madrid evalúa de forma periódica la implementación y adecuación de las medidas de seguridad establecidas en relación al Real Decreto 1720/2007 de desarrollo de la Ley Orgánica de Protección de Datos de carácter personal y su desarrollo reglamentario, a través de evaluaciones internas y de auditorías externas que dictaminan las posibles deficiencias identificadas y proponiendo medidas correctoras.



Durante el año 2013, Metro ha impulsado la formación y concienciación en materia de protección de datos personales, a través de la impartición de un curso e-learning. También se han acometido mejoras en los procesos internos de gestión y tratamiento de datos de carácter personal, y en las aplicaciones informáticas que intervienen en dichos procesos, así como se ha continuado reforzando las medidas de seguridad lógica y de monitorización de los eventos de seguridad para evitar fugas de información y asegurar la comunicación de los datos.

En el ejercicio 2013 la empresa no tiene constancia de haberse dado incumplimientos en esta materia iniciados por organismos administrativos como la Agencia Española de Protección de Datos Personales, o de organizaciones de consumidores y usuarios reconocidas por Metro de Madrid. No obstante, cabe apuntar que durante el año 2013 han tenido entrada once peticiones de viajeros relacionadas, cifra similar al año 2012. Fundamentalmente, son peticiones de cancelación de los datos personales tomados con motivo de la emisión de Boletines de Recargo Extraordinario a las personas que se hallaban viajando por la red de Metro sin un título de transporte válido y, en menor medida, por infracciones cometidas por los viajeros.





Proyectos en el Exterior

El Área de Consultoría de Proyectos de Metro de Madrid es la línea de negocio encargada de recoger y procesar el know how de la Compañía en el ámbito de la explotación y el desarrollo de sistemas ferroviarios, para convertirlo en soluciones de Movilidad Integrada que se comercializan y se gestionan a través de **servicios de Consultoría, Ingeniería y Explotación**.

Durante el año 2013 se ha abordado un elevado volumen de acciones comerciales, más de 60, materializadas en la firma de acuerdos de colaboración, licitaciones de enajenación de activos, presentación de ofertas por invitación directa y participación en precalificaciones y licitaciones públicas. Destacan entre ellas las siguientes:

- Licitación para la **Enajenación de Trenes series 5000 y 6000**
- Metro de **Buenos Aires (SBASE): Oferta para el mantenimiento y reforma del material serie 6000**
- Metro **Santiago de Chile:**
 - Oferta a Isolux para la asistencia a la preparación de la oferta para el suministro y mantenimiento de Sistemas Eléctricos, de Sistemas de Comunicaciones, de Comando Centralizado.
 - Oferta a Westinghouse para la asistencia a la preparación de la oferta para el suministro y mantenimiento de Puertas de Andén.
 - Oferta a Bombardier para la asistencia a la preparación de la oferta para el suministro y mantenimiento de Material Rodante y Sistema CBTC.
 - Oferta a Cobra para la asistencia a la preparación de la oferta para el suministro y mantenimiento del Sistema de Comunicaciones.
- Metro de **Lima:**
 - Oferta para la Asistencia en la preparación de la oferta OJV al diseño, construcción y explotación de la línea 2
 - Oferta para la Asistencia en la preparación de la oferta CJV al diseño, construcción y explotación de la línea 2
- Metro de **Riyadh:** Oferta para el Project Management del diseño y construcción
- Metro de **Doha:** Precalificación para la Fase I de Railway Systems and Integration
- Metro de **Singapur:**



- Participación en la Precalificación para la Thompson line and eastern region line – design, supply, installation, testing and commissioning of electrical and mechanical system contracts T255 (integrated supervisory control system) and T260 (communications system)
- Participación en la Precalificación para la Thompson line and eastern region line – design, supply, installation, testing and commissioning of electrical and mechanical system contract T251 (electric trains)
- Oferta a CAF para la asistencia técnica para el suministro de material móvil.
- Metro de **Salvador de Bahía (Brasil)**: Oferta para la Auditoría para la puesta en explotación del tramo construido de la Línea 1
- Metro Ligero de **Maceió (Brasil)**: Oferta a constructoras Queiroz y OAS para la preparación de manifestación de interés a elevar a la Autoridad de la zona
- Metro de **Ho Chi Ming (Vietnam)**: Precalificación para Package CS-4 “Integrated Sustainable Urban Transport”
- Metro de **Manila**: Oferta para la venta y reforma (supervisión) de trenes 2000 A
- Metro Ligero **San Juan de Puerto Rico**: Oferta para diseño, construcción y operación de tren ligero
- Metro de **Porto Alegre (Brasil)**: Oferta para la Asistencia Técnica Fase I.
- Crossrail Line of **London**:
 - Oferta a National Express para la asistencia a la preparación de la oferta para la explotación de dicha red.
 - Oferta a National Express para la Asistencia Técnica en la Operación

El volumen económico de las oportunidades de negocio generadas por la mencionada actividad comercial supera los **150 millones de Euros**.

Las oportunidades anteriores, junto con las oportunidades abiertas en 2012 se han materializado en la consecución de hitos concretos, entre los que destacan las pre-calificaciones siguientes:

- Dentro del consorcio SEFARED INFRASTRUCTURES GROUP (INECO, INDRA, ISOLUX CORSAN y METRO DE MADRID) para el proyecto de Diseño, Suministro, Instalación, Construcción, Pruebas y Puesta en Servicio de las Instalaciones, Depósito y Obras en Superficie de la Línea Roja de Metro Ligero (LRT) de Tel Aviv (ISR)
- Como Asistencia Técnica de CAF para el suministro de material Móvil para la Thompson Line de Singapur.



- Como Asistencia Técnica a la Operación dentro del consorcio formado por FCC, COSA-PI e IRIDIUM para la Línea 2 del Metro de Lima.

Asimismo, algunas de las acciones comerciales se han materializado en proyectos que han conformado la cartera del año 2013 junto con los proyectos comenzados en años anteriores. A continuación se recogen los proyectos más representativos del año 2013:

- **Venta de 73 coches de material móvil serie 6000.**

Metro de Madrid ha conseguido unos ingresos de 28 millones de euros gracias a la venta, a través de Licitación Pública, de 73 coches de la Serie 6000 al Metro de Buenos Aires. Tras la compra de dos lotes de material de la Serie 5000 en los años 2011 y 2012, ésta es la tercera venta de material móvil a este país y la mayor realizada a ningún otro Metro. Estos coches de la Serie 6000 daban servicio en la línea 9 del metro madrileño y en su nueva ubicación circularán por la línea B de Buenos Aires.

- **Metro de Buenos Aires (SBASE). Mantenimiento y reforma del material serie 6000.**

A los ingresos por la venta del material tipo 6000, se suman 4,6 millones de euros para Metro de Madrid por la asistencia técnica para la puesta en funcionamiento de dichos trenes en la capital argentina.

- **Metro de Salvador de Bahía (Brasil). Auditoría para la puesta en explotación del tramo construido de la Línea 1.**

Metro de Madrid abre la puerta al mercado brasileño en Salvador de Bahía gracias a un contrato de Consultoría Técnica por el que se ha evaluado el estado de la obra civil, instalaciones y material móvil de los 6,6 Kms. de la primera línea de Metro de Salvador de Bahía con el objeto de proponer las acciones necesarias para su puesta en servicio. Metro de Madrid ha desplazado a Salvador, durante dos meses, a un equipo de expertos que, junto con especialistas trabajando desde Madrid, han realizado además la revisión global del proyecto de la Línea 1. Esta línea forma parte del proyecto de Sistema Metropolitano de Salvador e Lauro de Freitas (SMSL) que incluye la Línea 1 y la futura Línea 2. Este contrato, de alrededor de 300.000 €, se ha firmado entre Metro de Madrid y la empresa pública CTS (Companhia de Transporte de Salvador), dependiente del Estado de Bahía.

- **Asistencia Técnica a National Express para la preparación de la oferta para la explotación de la red Crossrail de Londres.**

Crossrail es una red ferroviaria subterránea de 88 kms y 37 estaciones, de alta capacidad y elevada frecuencia que se transformará en un vínculo entre los servicios de Network Rail existentes desde Maidenhead y Heathrow en el Oeste de Londres y Shenfield y Abbey Wood en el este. La construcción en curso de Crossrail ha sido identificada como el mayor proyecto de ingeniería civil actual de Europa. Se espera que Crossrail comience su operación en la sección central para finales de 2018.



METRO DE MADRID ha colaborado durante el último trimestre de 2013 con la compañía National Express aportando un equipo de profesionales expertos en operación, seguridad y control y sistemas ferroviarios, así como en alineación e integración de tecnologías, personas y procesos, con el fin de asistir a dicha empresa en la preparación de una oferta competitiva para la licitación de la explotación de Crossrail en régimen de concesión.

- **Asistencia a Isolux, Bombardier y Cobra para la preparación de ofertas para el Metro de Santiago de Chile.** Metro de Madrid ha colaborado en la preparación de las ofertas técnicas para las licitaciones de los sistemas de las nuevas líneas 3 y 6 del Metro de Santiago de Chile.
- **Asistencia a Cosapi Iridium y FCC para la preparación de la oferta de diseño, construcción y explotación de la línea 2 del Metro de Lima.**

Metro de Madrid ha colaborado con el consorcio integrado por las empresas FCC, ACS, las italianas Impregilo y Ansaldo y la peruana Cosapi en la preparación de la oferta a la licitación de la entrega en concesión del proyecto integral de la línea 2 de la red de Metro de Lima y Callao (Perú). El proyecto comprende el diseño, construcción y explotación del proyecto durante un periodo de concesión de 35 años de una línea de metro subterráneo de conducción automática que unirá Lima, desde Ate, con el Callao en un recorrido subterráneo de 35 kilómetros que incluirá el ramal al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), con una inversión estimada de 4,173 millones de euros (US\$5,701 millones). Este consorcio, en competencia con otros dos, está precalificado para participar en el concurso de concesión del proyecto, cuya adjudicación está prevista para el primer trimestre del 2014. En caso de que el consorcio resultase adjudicatario, Metro de Madrid sería el asesor técnico en la explotación cuyo objetivo es asistir técnicamente a la concesionaria en la organización, operación y mantenimiento de la concesión.

- Finalización de los diseños de la primera línea de **Metro de Quito.**

Los trabajos relativos al proyecto de Línea 1 de Metro de Quito se iniciaron el día 26/10/2010, fecha en que Metro de Madrid firmó con la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP) el primer contrato relativo al proyecto de Línea 1 de Metro de Quito. La finalización del proyecto ha tenido lugar el día 28/03/2013, habiéndose materializado 3 contratos con los siguientes alcances económicos:

- Contrato 1: Estudios para el diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito y factibilidad de la Primera Línea de Metro, con un importe facturado de 6.211.896,52 €.
- Contrato 2: Coordinación y Ejecución de los Estudios de soporte para el Diseño de la Ingeniería de la Primera Línea del Metro de Quito, con una facturación de 1.590.761,54 €.
- Contrato 3: Diseños de Ingeniería de la Primera Línea del Metro de Quito, por valor total de 14.998.046,93 €.



Además de la importancia económica del proyecto, cuyo volumen de facturación global ha ascendido a 22.800.704,99 €, su desarrollo también ha supuesto un significativo hito para Metro de Madrid, dado el carácter transversal del mismo, pues se ha contado con la participación activa de prácticamente todas las áreas de la Compañía, siendo su involucración y compromiso uno de los factores clave para el éxito alcanzado.

- **Cursos de Formación:**

En explotaciones ferroviarias con CBTC para directivos y técnicos de los Ferrocarriles Turcos (TCDD)

Reciclaje para conductores y supervisores de la L1 del Metro de Sevilla

- **Implantación del Proyecto BIT en Metro Ligero del Oeste**

- **Mantenimiento y Conservación de las Instalaciones L8 del tramo Barajas-Terminal 4**

El valor de facturación total de los proyectos en desarrollo durante el año 2013, junto con los ingresos generados por las ventas anteriores asciende a más de **37 millones de Euros**

Acuerdos de colaboración firmados en 2013

Acuerdo de colaboración comercial con INECO.

El Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid firmaron el pasado 19 de noviembre de 2013 un acuerdo de colaboración que permitirá que ambas instituciones unan esfuerzos para poder participar en proyectos del sector ferroviario en el mercado internacional. La experiencia de Metro de Madrid en la gestión del transporte suburbano, y el conocimiento de INECO en las tareas de consultoría e ingeniería, van a permitir que ambas empresas desarrollen un proyecto conjunto de internacionalización, y ofrecer servicios de colaboración y asesoramiento para la construcción y puesta en marcha de nuevas líneas ferroviarias en otros países. Se contemplan actuaciones en áreas geográficas estratégicas como Latinoamérica y Oriente Medio

Participación en conferencias internacionales

- Congreso Casa Asia, Manila, Enero 2013
- Conferencia AAT, Lima, Julio de 2013
- Rail Business Asia, Kuala Lumpur, Septiembre de 2013
- Congreso UITP, Singapur, Octubre de 2013
- Asamblea General de Alamys, Buenos Aires, Noviembre de 2013



Contratación

La actividad contractual de Metro de Madrid se rige, fundamentalmente, por lo dispuesto 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, y en el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCP), adaptando permanentemente los procesos y documentos contractuales a cuantas otras exigencias que puedan venir establecidas en cualquier otra ley o disposición de carácter general que pudiera resultar de aplicación.

En consecuencia, y con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 191.2 del TRLCP, el Consejo de Administración aprobó, en su sesión celebrada el día 13 de septiembre de 2012, las Instrucciones Internas de Contratación de Metro de Madrid, que regulan los procedimientos de contratación de la Compañía, fundamentados en el respeto a los principios de **publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación**, con la finalidad de que los contratos sean adjudicados a la oferta económicamente más ventajosa.

• Mecanismos para prevenir el fraude y la corrupción (auditorías, procedimientos, etc.)

Metro de Madrid dispone de diversos mecanismos para supervisar que los procesos de contratación se desarrollan con total diligencia:

– Mecanismos propios de Metro de Madrid:

- ✓ Todas las contrataciones, tanto la fase de licitación, como la adjudicación del contrato, han de ser aprobadas por el Órgano de Contratación competente según el valor estimado de las mismas (Consejo de Administración, Comité Ejecutivo, Director, Responsable de Área).
- ✓ Sin perjuicio del asesoramiento permanente que presta la Asesoría Jurídica, determinadas actuaciones en materia de contratación (regularizaciones, incidencias de contrato) precisan de informe previo de la misma para ser tramitadas.
- ✓ Metro de Madrid da publicidad a todas las licitaciones y adjudicaciones en el Perfil del Contratante de Metro, y en el Portal de la Contratación Pública de la Comunidad de Madrid y, en los casos en que corresponde, en los Boletines Oficiales (BOE, DOUE, BOCM).
- ✓ En los procedimientos de licitación, existe un órgano de asistencia, de carácter colegiado e interdepartamental, encargado de la evaluación de las ofertas y de elaborar de forma conjunta la propuesta de adjudicación que será elevada al órgano de contratación.
- ✓ Se procede a la lectura pública de las ofertas recibidas en los procesos de licitación.



- ✓ Metro de Madrid dispone de un Departamento de Auditoría Interna que se encarga de fiscalizar los procesos operativos y económicos de la compañía.

– Mecanismos ajenos a Metro de Madrid:

- ✓ Se registran en la CDRweb (aplicación informática de la Comunidad de Madrid para la transmisión electrónica de datos al Registro de Contratos por parte de los entes, organismos y entidades que no tienen la consideración de Administraciones Públicas) los datos de nuestros contratos y se anexa toda la documentación relativa a los expedientes de contrataciones de importe superior a 50.000€.
- ✓ Se remite la información requerida por la Dirección General de Política Financiera, Tesorería y Patrimonio (Consejería de Economía y Hacienda) sobre los contratos realizados, para su remisión a la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid que es el órgano de fiscalización y control del Sector Público de la Comunidad de Madrid.
- ✓ Se elabora el denominado Informe de Dación de Cuentas que necesariamente debe elevar, con carácter previo, la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, sobre todas las adjudicaciones de Metro en licitaciones cuyo valor estimado alcance o supere 3.000.000 €.
- ✓ Se remite, a petición de los distintos partidos políticos con representación en la Asamblea de Madrid, información relativa a contratos realizados por Metro.
- ✓ Se remite la información requerida en cada caso por la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda.
- ✓ Ante la existencia de posibles procesos judiciales, Metro de Madrid colabora inmediatamente y aporta los expedientes que puedan ser requeridos al efecto.
- ✓ Remisión al Tribunal Administrativo de la Contratación Pública de la Comunidad de Madrid, de los expedientes en aquellas licitaciones que hayan podido ser objeto de recursos interpuestos en materia de contratación pública.
- ✓ Auditoría Externa: Anualmente Metro de Madrid dispone de un servicio de contraste para verificar las cuentas anuales.
- ✓ Metro de Madrid también puede ser objeto de auditorías específicas por parte del Tribunal de Cuentas y de la Intervención General de la Administración del Estado, cuando inspecciona las actividades desarrolladas por el sector público de la Comunidad de Madrid.



Cumplimiento Normativo

Metro de Madrid se ha marcado líneas estratégicas como la excelencia en la gestión y la calidad en la prestación del servicio de transporte que engloban, como no puede ser de otra forma, el objetivo del más respetuoso cumplimiento de la normativa vigente de aplicación a las actividades que Metro de Madrid, S.A. desarrolla. Durante 2013, no se producen cambios significativos en materia de cumplimiento normativo.

En el año 2013, se pone en marcha la plena aplicación de las Instrucciones Internas de Contratación, a las cuales ha pasado a ser obligatoria la petición de informe al Área de Asesoría Jurídica con carácter previo a la realización de la actividad contractual de nuestra Sociedad, ejercitándose por esa vía el correspondiente control de cumplimiento normativo en una actividad decisiva para la consecución de los fines de nuestra Compañía.

No se tiene constancia de que se hayan iniciado acciones contra nuestra Compañía por causas relacionadas con prácticas monopolísticas o corrupción.

En materia de libre competencia, y durante el mismo espacio de tiempo, tampoco se han planteado acciones judiciales contra Metro de Madrid. No obstante lo anterior, cabe destacar una reclamación de Alinco Servicios integrales S.L. sobre uno de los expedientes de licitación pública tramitados por nuestra Sociedad (concretamente, el identificado por nuestro Servicio de Contratación con el nº 6011100109)

Asimismo, aun cuando sólo guarde una relación indirecta con la libre competencia, cabe destacar una reclamación sobre propiedad industrial, concretamente la demanda interpuesta por la empresa MIP METRO GROUP contra Metro, solicitando la declaración de caducidad de marcas registradas nuestra Sociedad, por su falta de uso en algunos determinados sectores de actividad económica, todo a ello a fin de que dicha empresa pudiera utilizar en el mercado marcas similares a las que tiene registradas nuestra Sociedad.

Durante el año 2013, también ha tenido entrada una reclamación de un viajero solicitando la cancelación de los datos personales que, en relación con él, obraran en los archivos de nuestra Sociedad, sin que se tenga constancia de que esta reclamación haya llegado a ser planteada ante la Agencia Española de Protección de Datos, dado que dicho organismo no nos ha notificado la apertura de ningún procedimiento por tal motivo. Es de destacar que se ha producido un significativo descenso de reclamaciones registradas en los archivos de la Asesoría Jurídica frente a años anteriores, pero no es un dato concluyente, porque, ha cambiado el procedimiento de gestión de estas reclamaciones en nuestra Sociedad, pasando a ocuparse de darles respuesta los Responsables de Seguridad de datos personales de nuestra Sociedad.

Finalmente, han tenido entrada en los archivos de la Asesoría Jurídica dos resoluciones en las que se imponían sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de la normativa ambiental vigente, considerando como “sanciones no monetarias” las órdenes de adopción de medidas correctoras para evitar los ruidos y vibraciones emitidos por las instalaciones de nuestra sociedad que superaban los límites legales en la materia.

Por lo que se refiere a las sanciones monetarias, en 2013 han tenido entrada las siguientes resoluciones:

- 7 resoluciones sancionadoras que han impuesto a Metro de Madrid multas por infracciones cometidas por agentes de Metro en la circulación con vehículos de nuestra Sociedad. El importe económico conjunto de todas esas multas ha ascendido a la cantidad total de total de 950 €.
- 57 resoluciones por las que se abre procedimiento sancionador contra nuestra Sociedad por infracciones de la normativa reguladora del Impuesto de Actividades Económicas. El importe económico conjunto de todas las multas que, por este concepto, podría tener que abonar nuestra Sociedad asciende a la cantidad total de total de 587.861,58 €

Así mismo, han tenido entrada en los archivos de la Asesoría jurídica 16 reclamaciones (casi todas fueron planteadas por viajeros ante el Defensor del Pueblo, quien solicitó informe sobre las mismas a nuestra Sociedad) sobre diversos aspectos del servicio de transportes prestado por nuestra Sociedad, destacando las quejas por el cierre de algunos de los vestíbulos secundarios de diversas estaciones de Metro, conforme al Plan de Optimización de Recursos de nuestra Sociedad.

Por último, se ha dado entrada en los archivos de la Asesoría jurídica de la Compañía:

- dos reclamaciones, también planteadas por viajeros ante el Defensor del Pueblo, por la falta de accesibilidad de las instalaciones de nuestra Sociedad.
- siete reclamaciones relacionadas con la actividad de las Empresas de Seguridad o con otros aspectos relativos a la seguridad del servicio de transportes.





ACCIÓN SOCIAL, COMUNICACIÓN, MARKETING, PUBLICIDAD Y RELACIONES INSTITUCIONALES

Metro de Madrid es reconocido internacionalmente como exportador de conocimiento y tecnología a otros metros y transportes del mundo y es por lo tanto, referente internacional no sólo en la explotación del servicio, sino también en el mantenimiento y en las labores de investigación. Las numerosas visitas de delegaciones extranjeras suponen una muestra más de la posición de Madrid como referencia para los sistemas de transporte y permite el intercambio de experiencias y prácticas. Los premios son también un reconocimiento al trabajo, esfuerzo y dedicación de los profesionales de Metro, y a su vez un refuerzo de la imagen y reputación de la Compañía.





Acción Social

A lo largo de 2013 se realizaron **61 acciones**, todas ellas enmarcadas en las distintas causas definidas en la estrategia 2013, dando lugar al siguiente reparto:

- El **36,1%** fueron acciones encaminadas a actuar sobre las necesidades de colectivos de la Comunidad de Madrid en **riesgo de exclusión** (menores, familias con escasos recursos, discapacitados, inmigrantes y mayores).
- El **34,4%** fueron acciones de concienciación y prevención en **materia de salud**
- El **29,5%** fueron acciones orientadas a promover el progreso económico y social de los **países menos desarrollados**

El reparto entre esos tres ejes está bien equilibrado, con una lógica preferencia por las acciones que benefician a los habitantes de la Comunidad de Madrid que son clientes o clientes potenciales de Metro de Madrid.

De las 61 acciones realizadas, **17 son de cuestaciones**. En las 44 acciones restantes, Metro ha colaborado activamente, organizando de forma proactiva algún tipo de acción en colaboración con entidades no lucrativas de su elección, o bien, cediendo con descuentos a las asociaciones o entidades que lo solicitaban, sus instalaciones y espacios publicitarios (soportes para carteles en estaciones, emisión de spot en Canal Metro, cesión de espacio en estaciones). En total se han beneficiado **42 ONG distintas**, lo que demuestra el compromiso de la compañía con un amplio abanico de entidades no lucrativas, intentando diversificar el reparto de su ayuda.

Por otro lado, en la sección “*Rincón del Empleado*” (dentro de Andén Central), en 2013 se ha dado a conocer un total de **21 acciones** en “**Espacio solidario**”, a petición de algún empleado. Esta plataforma ha demostrado ser un canal habitual para que los empleados puedan explicar su experiencia solidaria y para fomentar la implicación del resto de trabajadores en las causas que les interesan, así como para fomentar la involucración de empleados en las acciones proactivas que necesitan participantes o voluntarios.

Acciones proactivas o con implicación de empleados

Gracias a la colaboración con otras empresas y entidades sin ánimo de lucro, desde la *Línea Social* se llevan a cabo acciones más complejas para responder mejor a las necesidades de los colectivos, lograr una mayor sensibilización y respuesta de la sociedad, aumentar la repercusión mediática de las actividades que se desarrollan, aprovechar de la mejor forma posible los recursos de cada empresa o entidad y, lo más importante, lograr mayores beneficios para los colectivos implicados y la sociedad en su conjunto.

En 2013 se llevaron a cabo una serie de acciones proactivas o con implicación de los empleados, caracterizadas por la participación de varios departamentos de la compañía, la utilización de recursos propios y por la colaboración de los empleados más allá de sus obligaciones laborales, lo que nos permite sentar las bases para el lanzamiento, en un futuro, de un programa de voluntariado corporativo.



Estas son las 9 acciones proactivas o con implicación de los empleados realizadas en 2013:

- **Acompañamiento de personas con discapacidad intelectual con la Asociación SINTENO para el Ocio y la Inclusión Social**

Un total de once empleados voluntarios de Metro de Madrid participaron en la III Semana del Voluntariado entre el 10 y el 18 de mayo, acompañando a 20 jóvenes autistas en sus visitas a las instalaciones de la línea 8 y la Nave de Motores de Pacífico.

- **Torneo Interempresas 2013 de Acción Contra el Hambre**

El 31 de mayo tuvo lugar esta jornada deportiva y solidaria en la que participaron 700 empleados de 15 empresas diferentes, entre ellas Metro de Madrid. El objetivo era ayudar a costear el tratamiento de niños menores de cinco años con problemas de desnutrición aguda. La participación de Metro de Madrid sirvió para que 75 niños puedan acceder a dicho tratamiento.

- **Para que pinten un futuro de colores 2013**

La segunda edición de la campaña “Para que pinten un futuro de colores”, en colaboración con Cruz Roja Madrid y a favor de las familias con menos recursos económicos de la Comunidad de Madrid, se desarrolló entre el 10 de junio y el 31 de agosto. Este año además se contó con la participación de los clientes de Metro, quienes podían llevar sus donaciones a un punto de recogida, atendido por empleados voluntarios, en la estación de Nuevos Ministerios durante los días 27 y 28 de agosto.

El balance final, y superando todas las expectativas, fue de 8.174 artículos de material escolar básico. Metro de Madrid pudo así entregar a Cruz Roja 250 mochilas (frente a las 100 del año anterior).

- **Desafío Empresas - Acción Contra el hambre 2013**

El domingo 20 de octubre tuvo lugar la segunda edición de esta carrera, de nuevo con el objetivo de recaudar fondos para combatir la desnutrición infantil.

Metro de Madrid estuvo representado por 10 empleados, quienes superaron la distancia del año pasado recorriendo 213 kilómetros. Con el donativo, cada kilómetro se convierte en alimento para un niño. La aportación de Metro de Madrid se materializó con la cesión de espacios publicitarios por el importe equivalente.

- **Día de la banderita 2013**

Por segundo año consecutivo, Metro de Madrid participó en el clásico “Día de la Banderita” organizado por Cruz Roja Española. En la edición de 2013, la compañía colaboró con dos mesas (en Embajadores y Nuevos Ministerios) y 14 voluntarios, lo que permitió llegar a la cifra de 1.371,47 euros, frente a los 800 euros recaudados en 2012, con una mesa y siete voluntarios.



- **Segunda edición de “Contamos contigo”**

Metro de Madrid, en colaboración con la Fundación Atlético de Madrid y en beneficio de Aldeas Infantiles SOS, puso en marcha en diciembre de 2013 la segunda edición de la campaña “Contamos contigo”, con el objetivo de recoger material escolar y deportivo, así como en donaciones a través de mensajes de texto cuyo importe íntegro iba destinado a la compra de alimentos.

- **Donativos para Filipinas con Cruz Roja**

Metro de Madrid y Cruz Roja abrieron una cuenta conjunta para canalizar la ayuda de viajeros a favor de las víctimas que el tifón Yolanda dejó a su paso en Filipinas el pasado 12 de noviembre, dejando una situación de total emergencia con más de nueve millones y medio de personas afectadas.

La iniciativa logró, en poco más de una semana, recaudar 5.524 € que fueron destinados a satisfacer las necesidades básicas de los damnificados.

- **Convenio con Cruz Roja y campaña “Un niño, una merienda”**

El consejero delegado de Metro de Madrid, Ignacio González Velayos, y el secretario autonómico de Cruz Roja Madrid, Gabriel Sánchez Parodi, firmaron el 26 de diciembre de 2013 un acuerdo marco de colaboración que enmarca las acciones conjuntas que ambas entidades llevan a cabo y que, se incluyen en la Línea Social de Metro de Madrid.

Además, con la puesta en marcha de la iniciativa “Un niño, una merienda”, Cruz Roja anima a los empleados de Metro de Madrid a hacerse socio por sólo 5 euros al mes. La cuota íntegra se destinará a garantizar que 5.000 niños disfruten de la hora de la merienda.

- **Visitas organizadas para Centros Ocupacionales y Colegios de Educación especial**

Con más de 30 años de experiencia en visitas para escolares (lo que representa más de 350.000 niños), desde el año 2010, el Área de Relaciones Institucionales diseña un programa anual cuyo objetivo es colaborar con los centros en el desarrollo e integración en la sociedad de personas con diferentes capacidades a través del aprendizaje y la adquisición de habilidades, con el fin de fomentar el uso autónomo de las instalaciones de Metro de Madrid.

- **Acciones reactivas en colaboración con otras entidades no lucrativas**

A lo largo de 2013 destacaron las siguientes acciones:

- Colaboración con Shine Iberia y la Fundación Down Madrid
- Colaboración en el día mundial con el cáncer con la Fundación Grupo IMO



- Colaboración en el día mundial del riñón con la Fundación Renal Iñigo Álvarez de Toledo
- Rastrillo benéfico a favor de la Asociación de Esclerosis Tuberosa
- Campaña publicitaria a favor de España con ACNUR
- Ayuda al transporte para la Fundación Diversión Solidaria
- Emisión de un spot en Canal Metro de la Fundación Josep Carreras
- Emisión de un spot en Canal Metro sobre la Semana del Cerebro
- Campaña publicitaria a favor de la Fundación Garrigou
- Campaña publicitaria a favor de la fundación Alia2
- Campaña publicitaria de conciertos a favor de la Fundación Padre Arrupe
- Mercadillo benéfico a favor de la Fundación Hipertensión Pulmonar
- Campaña de donación de sangre con Cruz Roja
“Estás a un metro de salvar muchas vidas”
- IV Muestra de Artesanía de los Centros de Atención a Personas con Discapacidad Intelectual
- Permisos para dar información y captar socios en estaciones para ONG

• Voluntariado 2013

Aunque fue a finales de 2012 cuando se produjo la primera colaboración de trabajadores voluntarios en alguna de las acciones que se llevan a cabo desde la Línea Social – en el tradicional Día de la Banderita de Cruz Roja –, ha sido en 2013 cuando se ha extendido el espíritu del voluntariado entre los empleados de Metro de Madrid.

Al cierre del mes de enero de 2014, son **110 empleados** los que, en mayor o menor medida, se han visto involucrados en este proyecto. Aunque esta cifra tiene matices. En primer lugar debemos diferenciar entre aquellos empleados que han contribuido en **trabajos puramente de voluntariado** (como acompañamiento a personas con discapacidad, atención de puntos de donación o recolecta de donaciones) de los que han **participado en alguna acción solidaria** de la que algún colectivo necesitado se ha visto beneficiado (carreras solidarias, visitas informativas, etc.). Por último, también hay un buen número de empleados que se han puesto en contacto con el área de RSC a través de Andén Central, mostrando su **interés en participar** en próximas acciones que requieran de su labor como voluntarios.



Entre los **35 empleados** que han realizado trabajos de voluntario, sumaron un total de **231 horas** a lo largo de 2013, repartidas en **4 acciones** en colaboración con otras tantas **4 entidades**.

Cabe mencionar que el espíritu de voluntariado se ha extendido por toda la empresa, con participación de hasta **28 departamentos y 22 categorías**, convirtiéndose así además en un vínculo de comunicación interna entre los empleados de la compañía. Además, algunos de los empleados jubilados o prejubilados, o que se han adherido al reciente ERE voluntario, han mostrado su interés en seguir en contacto y participando en las acciones de voluntariado que se propongan.

- **Inversión social equivalente**

Conociendo por un lado las tarifas comerciales de los espacios o soportes y, por otro lado, lo que se cobró a las entidades no lucrativas después de aplicarles un descuento especial por estar incluidas dentro de la estrategia de la Línea Social, podemos calcular la inversión social equivalente de esas colaboraciones en “especie” de Metro de Madrid.

En total, en el año 2013 asciende a **1.845.750 euros**. Es importante resaltar que se trata de una inversión “equivalente” y que esas acciones se han realizado sin coste para Metro de Madrid.

Por otro lado, gracias a las acciones proactivas que se han llevado a cabo desde La Línea Social, se contribuyó a que **20 jóvenes con TEA** (Trastornos del Espectro Autista) tuvieran mayor dependencia para desplazarse en transporte público; se logró que **250 niños** de familias de la Comunidad de Madrid con escasos recursos económicos tuvieran **una vuelta al “cole” con material nuevo**; hizo posible adquirir **tratamientos contra la desnutrición para 75 niños**, así como a **alimentar durante un mes a casi otros 100 pequeños**; se ayudó a paliar la situación de **familias afectadas por el tifón que asoló Filipinas**; y las Navidades de decenas de niños fueron un poco más alegres gracias a los **más de 1.400 artículos** recogidos en la **campaña de Navidad**.

- **Comunicación positiva**

- **Repercusión mediática de la Línea Social**

Los medios de comunicación tradicionales, prensa, radio, televisión y prensa digital, se han hecho eco de la acción social de Metro de Madrid.

Si bien no todas las acciones han aparecido en los medios debido, principalmente, a la coincidencia en el tiempo de otros asuntos relacionados con Metro más relevantes, el balance es muy positivo: se han hecho publicaciones por un valor económico equivalente de **1.428.254 €** superando ampliamente la cifra del año 2012 (441.115 euros).¹

¹ Esta valoración económica se basa en el clipping realizado con la herramienta que utiliza el gabinete de Prensa para su actividad diaria. Cada pieza informativa tiene, en función de su tamaño y de la audiencia del medio, un precio equivalente a la venta de espacio publicitario del mismo tamaño en ese mismo medio.



Gracias a las acciones desarrolladas, varias entidades no lucrativas han incluido a Metro de Madrid en sus apartados de “colaboradores” de su página web.

– Difusión en canales propios

✓ Web de Metro de Madrid

En la página de inicio de la Web oficial se publican diariamente las noticias más relevantes sobre la compañía. También se puede acceder a ellas a través de la sección de publicaciones dotada de un buscador de noticias. En el año 2013, se publicaron **29 noticias** (en 2012 fueron 28) relativas a las acciones solidarias realizadas por Metro de Madrid. La mayoría de ellas ilustradas por fotografías de la acción. Sobre un total de 117 noticias publicadas, representan casi **el 25%**.

• Redes sociales

Este año Metro de Madrid ha publicado en Facebook (<http://www.facebook.com/metrode-madrid>) y Twitter (@metro_madrid) unas 70 referencias relacionadas con acciones solidarias en las cuales Metro ha colaborado. Metro de Madrid ha superado la cifra de 53.000 “seguidores” a través de sus canales oficiales en estas dos redes sociales.

Algunos de nuestros seguidores nos comunicaron su aprobación a través del “Me gusta” de Facebook o haciendo algún comentario puntual sobre la noticia. Aunque también es cierto que varios seguidores han utilizado estas noticias para recalcar su descontento sobre otros temas pero siempre se mantiene una conversación con los usuarios contestando a comentarios y preguntas.

• Comunicación Interna

Además de los artículos que se han publicado en el espacio solidario de Andén Ocio, describiendo a petición de algún empleado la labor de asociaciones u ONG, también desde la home de Andén Central se ha mostrado a todos los empleados que usan el portal la labor solidaria que ha realizado Metro. Concretamente, se han publicado en 2013, **29 noticias** sobre las colaboraciones realizadas, más que las 20 noticias de 2012.

En el caso de acciones proactivas que se han realizado con la participación directa de los empleados, la comunicación interna ha tenido un papel esencial para informar y motivar la participación de todos, para, una vez terminada la acción, reportar de los resultados y sobre todo para agradecer y mantener vivo el espíritu solidario que demuestran siempre los empleados de Metro de Madrid.



Premios y Presencia en Medios de Comunicación

Premios

- En el año 2013, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid entregó los Premios a la Promoción del Transporte Público y la Movilidad Sostenible en la Comunidad de Madrid. Estos premios están destinados a trabajadores en cualquier ámbito de las empresas operadoras, sean conductores, inspectores, vigilantes, personal de talleres, técnicos, etc., todos ellos que en su labor diaria hacen que el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid sea un referente mundial. En esta categoría en la parte de Metro de Madrid, han sido galardonados **Rafael Royuela, responsable del Área de Mantenimiento de Material Móvil (ya jubilado) y Javier Otamendi, Subdirector del Área de Relaciones Institucionales**, como reconocimiento a su esfuerzo diario y su implicación en el impulso del uso del transporte público de la Comunidad.
- Los Premios ASEPEYO 2013 a las Mejores Prácticas de Gestión de la Prevención, han concedido este año una mención honorífica a Metro de Madrid por su propuesta de Gestión para la Evaluación de Riesgos, mediante la aplicación informática RIESLAB.

Asimismo, la Revista Formación de Seguridad Laboral, en su Certamen Nacional de Premios de Seguridad y Salud Laboral, ha otorgado el Premio a la Gestión de la Seguridad Laboral a Metro de Madrid, por el diseño, desarrollo e implantación de RIESLAB.

Esta aplicación informática permite gestionar de forma eficaz las evaluaciones de riesgo de todos los puestos de trabajo, facilitando, en última instancia, que todos los empleados puedan consultarlas, disponiendo de toda la información preventiva contenida en ella, actualizada en todo momento, a través de Andén Central.



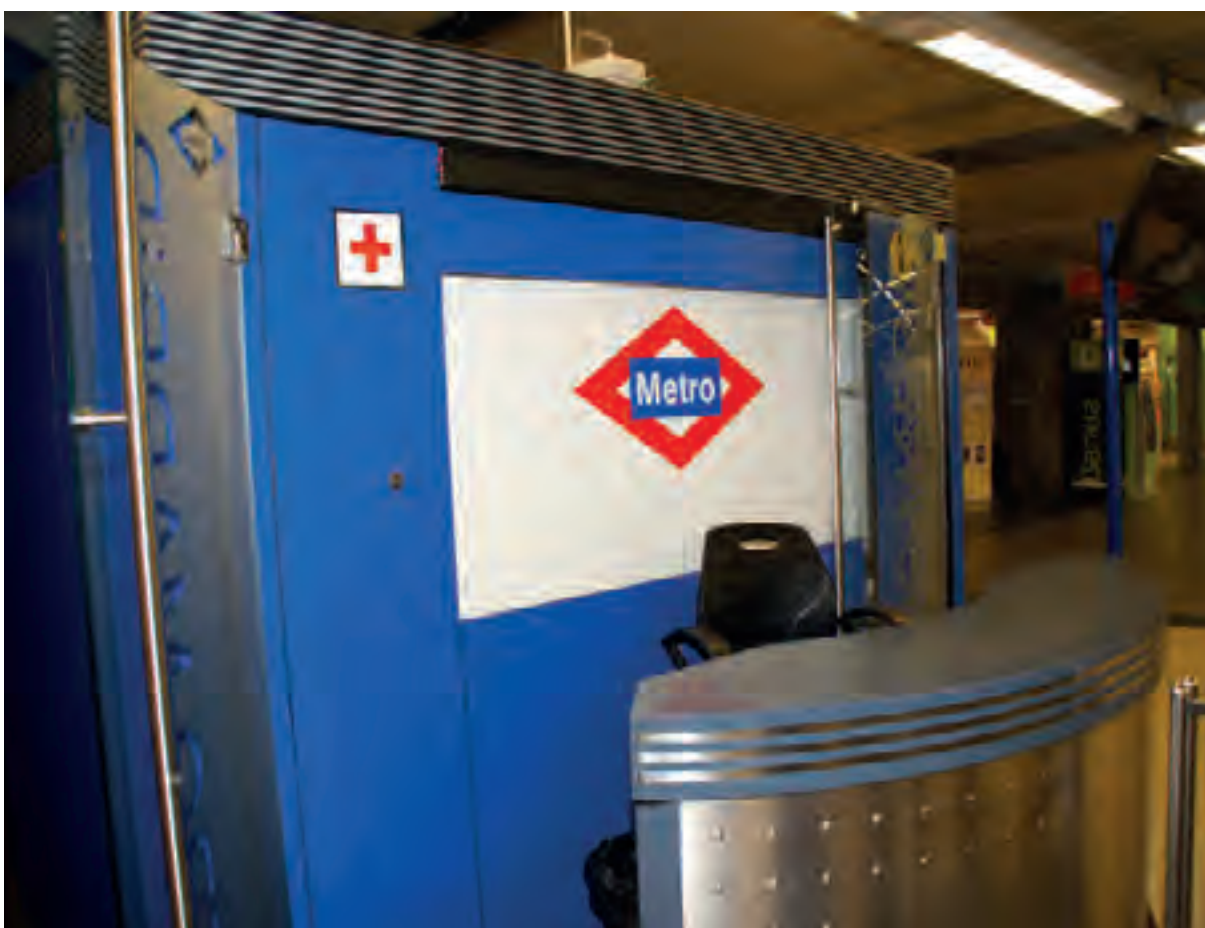


Presencia en medios de comunicación

La gestión desde el Área de Comunicación y RSC con los medios de comunicación permite dar a conocer todas aquellas actividades que la compañía ha puesto en marcha y que son fundamentales para el desarrollo de su actividad y su viabilidad. Durante este último año Metro ha hecho grandes esfuerzos por buscar nuevas vías de financiación y desde aquí se pretende que este intenso trabajo no pase desapercibido. Se han querido dar a conocer estas iniciativas a través de diferentes notas de prensa y actos que principalmente se han centrado en un Plan de Optimización de Energía, la innovación publicitaria, y los acuerdos de consultoría con países extranjeros, que centran gran parte de la atención de Metro, como una potencial fuente de grandes ingresos. Se han publicado cerca de 100 notas de prensa que de una u otra manera han tenido su reflejo, en radio, televisión prensa escrita y medios online.

Presencia activa en redes sociales

No sólo el trabajo con los medios de comunicación es fundamental para dar a conocer la actividad de Metro y los grandes esfuerzos que está realizando para conseguir nuevas vías de ingresos. Las redes sociales se han consolidado en este último año convirtiéndose en una herramienta fundamental para dar a conocer diferentes aspectos e interactuar con los usuarios y lo más importante: poder conocer sus opiniones y sugerencias.





Marketing Institucional

El Área de Marketing y Desarrollo de Negocio ha trabajado durante 2013 en tres grandes ámbitos: Marketing, Marca y Desarrollo de Acciones Comerciales. Así como el Área Comercial ha visto implantadas importantes acciones comerciales, como el éxito del primer Naming en toda una Línea de Metro, la línea 2 Vodafone, junto con el Naming de la estación de Vodafone Sol, la digitalización de soportes publicitarios, anunciantes para el plano de bolsillo, rodajes, etc...

Se han llevado a cabo diferentes proyectos encaminados a mejorar la imagen de la compañía, sobre todo para conseguir mejorar la percepción que los clientes tienen de Metro de Madrid.

Campaña Institucional

Con el objetivo de crear una imagen favorable de Metro y aumentar el número de clientes, desarrollamos la campaña “Tu mundo a un Metro de ti” que destacaba la rapidez, puntualidad y comodidad de Metro de Madrid. En las que también se hicieron dos versiones más, enfocadas al Ocio y al Deporte. “Tu deporte a un Metro de ti” y “Tu ocio a un Metro de ti”



Desarrollo Naming “Vodafone Sol”

Una de las acciones comerciales más destacadas durante 2013 ha sido el desarrollo del Naming de Vodafone, una acción en la que la marca de telefonía ha renombrado una de las estaciones más representativas de nuestra Red, la estación “Sol” por “Vodafone Sol”, así como la línea 2 de Metro por “Línea 2 Vodafone”.



Instalación de soportes de publicidad digital

Durante el año 2013 se han implantado nuevos soportes de publicidad digital en Metro de Madrid según el siguiente detalle:



- 68 soportes digitales formato mupi doble en la estación de Sol.
- 16 soportes digitales formato videowall en andenes.

El coste de la instalación de los nuevos soportes ha sido asumido por el adjudicatario de la publicidad, JCDecaux, exclusivista de la publicidad del suburbano.

Con la implantación de estos soportes en septiembre de 2013, Metro convierte Sol en la primera estación de España con publicidad 100% digitalizada.

Las 68 pantallas digitales de gran tamaño, constituyen un soporte con infinitas posibilidades creativas para las marcas.

Asimismo la publicidad digital también puede verse en los andenes de las estaciones de más tránsito indicadas anteriormente.

Durante el año 2014 se procederá a la instalación de los últimos 4 videowall en los andenes de la estación de Príncipe Pío, que completarán el proyecto de digitalización publicitaria en Metro de Madrid.



Merchandising

Hemos lanzado una nueva línea de productos de merchandising, como prueba piloto que busca potenciar nuestra imagen de marca y generar nuevos ingresos, en los Centros de Atención al Cliente de Vodafone Sol y Nuevos Ministerios, con una nueva línea de productos de alta calidad y nuevos diseños.

Para potenciar la venta de estos nuevos productos se lanzó una campaña de comunicación en soportes institucionales.





Desarrollo de Apps

Otra de las apuestas de 2013 ha sido desarrollar la aplicación oficial de Metro de Madrid para teléfonos móviles a las diferentes plataformas. Un esfuerzo por conseguir que nuestros clientes tengan información en tiempo real, así como conocer el trayecto más adecuado a sus necesidades.

Plano Turístico

En Agosto de 2013 lanzamos un nuevo plano turístico dirigido a turistas para fomentar el uso del suburbano en trayectos de ocio.



Algunos anunciantes, como Madrid City Tour



• Cartelería de Servicio

Diseño y producción de la cartelería informativa para los clientes de Metro de Madrid. De este modo se logra una imagen homogénea en toda la información que se ofrece en la Red.

• Vídeo Institucional y Vídeo Comercial

Para ofrecer una visión clara de todas las actividades que se desarrollan en Metro de Madrid, se ha actualizado el Vídeo Institucional de la compañía. Este vídeo es la carta de presentación de Metro ante las visitas institucionales que se reciben, por eso se han realizado tres versiones: castellano, inglés y francés.

Además, para profundizar en las actividades comerciales que desarrollamos se ha editado un vídeo específico con el catálogo de productos que tenemos a la venta.

Desarrollo del Manual de Imagen Corporativa

Desde el Área de Marketing y Desarrollo de Negocio se han establecido unas directrices de cara a la elaboración de cualquier documento corporativo, como son los correos electrónicos, las presentaciones o las tarjetas de visita. De este modo se ha conseguido transmitir una imagen corporativa coherente y cohesionada de la imagen de la compañía.



El Área Comercial, con el apoyo del Área de Marketing ha llevado a cabo diferentes acciones que han generado ingresos comerciales para la compañía, entre otras: stands comerciales, publicidad en el plano de bolsillo, rodajes, documentales, etc...



Nuevo plano de bolsillo

Con el fin de optimizar la producción de planos de la Red de Metro, hemos desarrollado un nuevo plano de bolsillo que presenta en un único documento la versión en castellano e inglés.



RODAJES



OTRAS ACCIONES

MINI METRO RACE

Evento comercial que se realizó en la vía muerta de la estación de Chamartín. Los clientes de Metro de Madrid pudieron disfrutar de la nueva línea de Minis.



DISCOVERY UNDERGROUND

El Canal de Televisión Discovery Max realizó un documental para apoyar la Candidatura de Madrid a los Juegos Olímpicos de 2020. Este documental consistió en una carrera de 10 km. en los túneles de Línea 10 B.





Relaciones Institucionales

En los últimos años Metro de Madrid se ha convertido en un referente, a nivel nacional e internacional, despertando un gran interés, que se ha traducido en la solicitud de visitas de carácter institucional, técnico y docente a nuestras instalaciones, por parte de operadores, organismos y otras entidades de transporte.

Desde el Área de Relaciones Institucionales se organizan, coordinan y programan todas las solicitudes de Visitas recibidas así como la puesta en marcha de otras actividades y colaboraciones en diferentes ámbitos.

Visitas Institucionales

Durante el año 2013 se han recibido 70 delegaciones nacionales e internacionales, atendiendo a 700 visitantes.

Durante el mes de enero ha tenido lugar la reunión del Grupo SEFER (Seguridad Ferroviaria) con asistencia de representantes de distintas empresas ferroviarias nacionales.

Actos Institucionales

Durante el año 2013 se han llevado a cabo un total de 43 Actos Institucionales en estrecha colaboración con diferentes instituciones de la Comunidad de Madrid.

Entre los más relevantes cabe destacar los siguientes:

- Visita a las obras de ampliación de la Línea 9, con la asistencia de SAR el Príncipe de Asturias y otras autoridades
- Firma del acuerdo de Naming Rights entre Vodafone y Metro de Madrid
- Visita a las obras de mejora y consolidación del túnel de Línea 1
- Firma del convenio marco de colaboración entre INECO y Metro de Madrid,

Proyecto Reactiva

Durante el año 2013 se ha continuado con la programación del Proyecto REACTIVA, que implica el desarrollo de iniciativas inherentes a la creación de hábitos adecuados en un grupo de población sin prejuicios ni preconcepciones sobre el uso del transporte público.

El proyecto va dirigido a dos segmentos de público, uno de Educación Infantil (1er ciclo de primaria) y otro para Educación Secundaria Obligatoria (2º ESO).

Se han realizado un total de 39 talleres (visitas en ambos segmentos) para un total de 1.010 alumnos.



Visitas Escolares y Educación Especial

Dirigidas a Centros de Educación Primaria de la Comunidad de Madrid. En el año 2013 se han realizado 126 Visitas Escolares atendiendo a 3.386 alumnos.

Las Visitas de Educación Especial: Dirigidas a colegios y centros de formación para personas con distintas capacidades. Durante el 2013 se han realizado 15 Visitas atendiendo a 290 alumnos.

Otras Actividades y Colaboraciones

- Semana de la Ciencia: Metro de Madrid colabora y participa de forma activa en la celebración de la Semana de la Ciencia que se realiza a través de la Consejería de Educación, Juventud y Deporte de la Comunidad de Madrid, con visitas programadas a diferentes instalaciones durante 15 días en el mes de noviembre. Durante el año 2013 se ha recibido 387 visitantes.
- Colaboración con ONG's para la tramitación de autorizaciones en instalaciones de la Red para realizar trabajos de captación de socios. Durante el 2013 se ha colaborado con 18 Organizaciones.
- Exposiciones (Sala Expometro). Se han organizado y puesto en marcha las siguientes exposiciones:
 - “20 pintores unidos por la acuarela” (Asociación Nacional de Acuarelistas)
 - “A nuestro aire” (Taller de Pintura de empleados de Metro)
 - “Sangre de Acero” (Taller de Fotografía de empleados de Metro)

Todas estas acciones están dirigidas a mantener la presencia permanente de Metro de Madrid, así como aumentar el índice de notoriedad, dando una imagen de gran entidad entre clientes habituales y potenciales.





Presencia en Foros Especializados y Adhesiones de Metro de Madrid

Con el fin de participar de las novedades que ofrece el mercado, así como para disponer de foros donde compartir experiencias con las empresas líderes de los diferentes sectores, Metro de Madrid considera clave mantener su presencia activa en las principales asociaciones relacionadas con sus líneas de negocio principales.

A lo largo del año 2013, ha mantenido su participación como miembro de diversos organismos de transporte de carácter nacional e internacional, tales como:

- **UITP** (Unión Internacional de Transportes Públicos). Es una organización internacional compuesta por autoridades del transporte público, operadores, institutos científicos e industrias de servicios relacionadas con el transporte público, cuya visión es la creación de un ámbito común para el transporte público en el ámbito internacional.

Metro de Madrid está presente en varias de sus comisiones de trabajo y ha participado en diversos Comités y Subcomités de la Asamblea de Metros.

- **ALAMYS** (Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos). Metro de Madrid ostentó la Secretaría General hasta el mes de abril, asistiendo a las diversas reuniones que han tenido lugar a lo largo del año.
- **ATUC** (Asociación de Transporte Urbano Colectivo). Metro de Madrid es miembro y ostenta un puesto en la Comisión Ejecutiva y ha asistido a las diversas reuniones de dicha Comisión, así como a diversos Comités, Congresos y Asamblea.
- **COMET** (Community of Metros). Metro de Madrid, pertenece al grupo de benchmarking internacional, cuyo objetivo es el conocimiento de mejores prácticas e indicadores de negocio de los principales metros del mundo, permitiendo hacer comparaciones para detectar áreas de mejora. El grupo está formado por las principales redes de Metro del mundo.

Esta metodología permite a todos los miembros beneficiarse de las sinergias de los otros componentes, analizando e implantando soluciones que hayan sido probadas con éxito en otros países.

- **GRANCEESS** (Asociación de Grandes Consumidores de Energía Eléctrica del Sector Servicios)

Metro de Madrid, pertenece a esta Asociación en la que están integrados los principales consumidores de Energía Eléctrica españoles en los sectores de Transporte y Servicios.

El objetivo fundamental de la Asociación, es el desarrollo conjunto de las acciones necesarias para la defensa de los intereses de sus asociados ante los distintos Órganos de la Administración y empresas eléctricas, en el campo del suministro y de las tarifas eléctricas,



así como la representación en el Consejo Consultivo de la Comisión del Sistema Eléctrico Nacional.

Se mantiene igualmente una vocalía en la **Junta del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles**, asistiendo a diversas reuniones, así como a las de la Asociación de Acción Ferroviaria (**CETREN**).

Asociaciones en las que la Compañía participa en el ámbito de la RSC:

- **Fundación Entorno:** Institución que tiene como misión abordar los retos del desarrollo sostenible desde el ámbito empresarial. Durante este periodo se ha participado en el grupo de trabajo de “Energía y cambio climático”, donde se ha colaborado en la elaboración de una guía y un portal web sobre el cálculo de la Huella de Carbono.

Igualmente, dentro del proyecto de Acción CO2, se ha continuado trabajando para extenderlo a los proveedores de las empresas participantes.

- **FORÉTICA:** Asociación de empresas y profesionales de la responsabilidad corporativa líder en España que tiene como misión fomentar la cultura de la gestión ética y la responsabilidad social. La compañía es socio promotor y ha colaborado participando en diversas acciones y eventos relacionados con la responsabilidad corporativa.

Foro de Empresas Ferroviarias por la Sostenibilidad (FEFS): Integrado por diversas entidades del sector ferroviario, tiene como principal objetivo contribuir al desarrollo de la movilidad sostenible en España a través de la coordinación y la unión de estrategias de gestión por parte de las empresas integrantes.

Se organiza en grupos de trabajo, estando presente Metro de Madrid en todos ellos. Los grupos de trabajo, que tienen mayoritariamente un carácter técnico, son Accesibilidad, Actuaciones Ambientales, Eficiencia Energética, Ruido y vibraciones, Comunicación de la Sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa.

Por otro lado, desde el enfoque de la empresa, la Compañía también está presente en otras asociaciones especializadas, tales como:

- **Confederación Empresarial de Usuarios de Servicios de Seguridad (CEUSS).** Formada por grandes empresas usuarias de servicios de seguridad. Metro de Madrid fue una de las empresas fundadoras. Su objetivo es defender los intereses de las empresas que lo forman, tener el mantenimiento de las relaciones con las administraciones públicas (principalmente, con el Ministerio del Interior) y el resto de asociaciones de sector de seguridad (patronal, sindicatos, etc.). Fue creada en julio de 2001. Actualmente Metro de Madrid no se encuentra entre su junta directiva, pero sí tiene carácter estratégico ya que es obligado para empresas como Metro de Madrid disponer de un departamento de seguridad.



- **Club de Excelencia en la Gestión (CEG).** Su misión es potenciar la competitividad global de organizaciones, identificando nuevas vías, desarrollando competencias, compartiendo conocimiento e induciendo modelos de gestión. Metro de Madrid asiste a diversas reuniones que tienen lugar cada año así como a comités de trabajo.
- **Asociación Española para la Calidad (AEC).** Participando en comités y foros cuya finalidad es fomentar y apoyar la competitividad de las empresas y organizaciones españolas, promoviendo la cultura de calidad y el desarrollo sostenible.
- **Asociación Española de Profesionales de Compra, Contratación y Aprovisionamiento (AERCE).** Su misión es maximizar la rentabilidad de las organizaciones a través de la función de compras, facilitar las herramientas para el desempeño de los profesionales de compras y contribuir al desarrollo sostenible de la sociedad.
- **Comité proTRANS** – Comunidad de Empresas del sector Transporte que comparten base de datos de proveedores.
- **Audidores Internos de España (IAI).** Asociación que tiene como misión el desarrollo y la promoción de la profesión de auditoría interna como función de gobierno.

Metro de Madrid está, igualmente, asociado a las siguientes entidades relacionadas con diferentes ámbitos de la empresa:

- APD. Asociación para el Progreso de la Dirección
- AUSAPE. Asociación de Usuarios de SAP España
- IE Club de Benchmarking de Recursos Humanos (Instituto de Empresa)
- AGE(R)S. Asociación Española de Riesgos y Seguros
- AEDIPE CENTRO. Asociación Centro de Dirección de RR.HH.
- PRL INNOVACIÓN. Prevención de Riesgos Laborales
- ALCOR. Foro de Comunicación Interna

En cuanto a los principios internacionales suscritos por Metro de Madrid, en materia de Sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa, cabe destacar su apoyo activo a:

- **PACTO MUNDIAL:** Metro de Madrid es firmante del Pacto Mundial (Global Compact), desde el año 2009. La compañía está firmemente comprometida con los principios que defiende, cumpliendo puntualmente con todos los compromisos derivados del pacto (entrega de documentación, informe anual, etc.). Asimismo, Metro de Madrid es firmante del Comunicado de Copenhague (2009) y del Comunicado de los 2°C (2011).

- **Los Objetivos del Milenio:** Metro de Madrid, a través de su acción social (conocida como Línea Social) apoya los Objetivos del Milenio. Los objetivos de la Línea Social son contribuir a la mejora del entorno social, respondiendo a las preocupaciones de la sociedad en la que opera, y favorecer el desarrollo de acciones destinadas a la cooperación al desarrollo en países necesitados.
- **Declaración de Roma de la UITP:** Los consejeros delegados de seis de los mayores operadores del transporte público de las capitales europeas -Berlín (BVG), Londres (TfL), Madrid (Metro de Madrid), Moscú (Metro de Moscú), París (RATP) y Roma (ATAC)- firmaron en diciembre de 2012 una llamada conjunta a la acción dirigida a los gobiernos europeos, con el mensaje de que el transporte público puede ayudar al despegue de la economía europea.





Datos de Gestión

• Resultados

Los resultados obtenidos por la Sociedad en el ejercicio han sido de **218.817.242 de euros de pérdida**, se debe fundamentalmente a la disminución de la demanda de viajeros respecto a las previsiones correspondientes al presupuesto 2013.

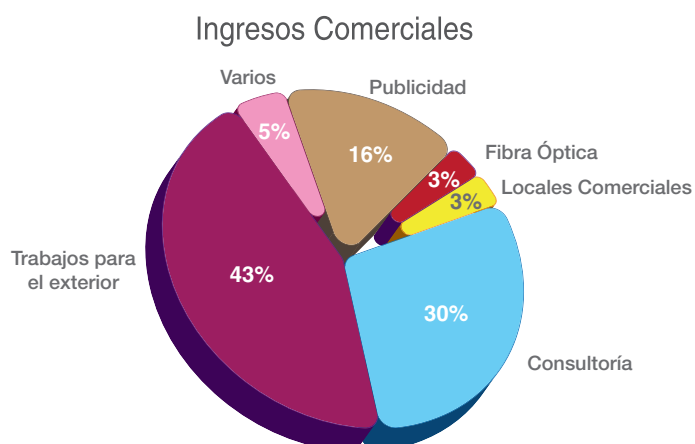
(en millones de euros)

Desviaciones				
Ingresos	Presupuesto	Real	Valor	%
Ingresos de explotación	836,68	703,84	-132,84	-15,88
Ingresos comerciales	71,92	46,12	-25,80	-35,87
Otros ingresos de gestión	55,03	69,69	14,66	26,64
TOTAL INGRESOS	963,63	819,65	-143,98	-14,94

Desviaciones				
Gastos	Presupuesto	Real	Valor	%
Personal	367,03	438,82	71,79	19,56
Suministros	88,31	86,23	-2,08	-2,36
Servicios exteriores	395,87	371,20	-24,67	-6,23
Impuestos	1,53	2,76	1,23	80,39
Generales	2,42	2,08	-0,34	-14,05
Otros gastos	0,20	4,86	4,66	-
Financieros	20,78	18,69	-2,09	-10,06
Amortizaciones	117,57	113,83	-3,74	-3,18
TOTAL GASTOS	993,71	1.038,47	44,76	4,50

RESULTADO	-30,08	-218,82
------------------	---------------	----------------

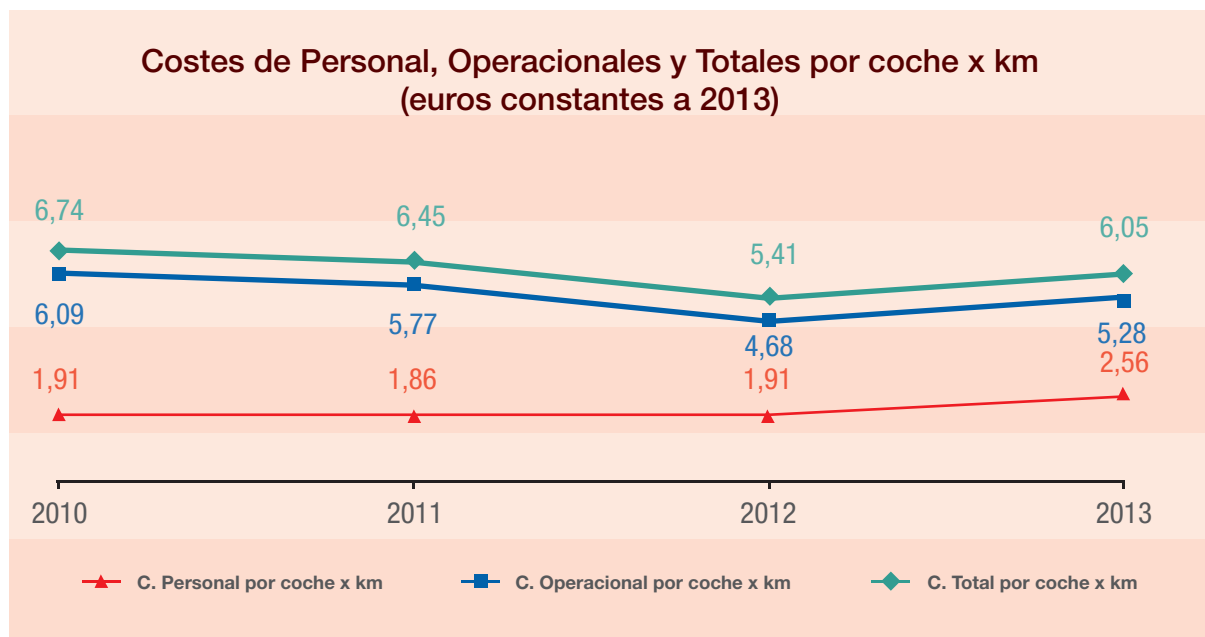
Durante el año los ingresos comerciales han sido 46,12 millones €, principalmente por los obtenidos en trabajos al exterior, consultoría y publicidad, con la siguiente distribución:





• Índices de Productividad

En el siguiente gráfico se presenta el comportamiento en los últimos cuatro años de los gastos de personal, operacionales y totales, respecto a los coches x km producidos:



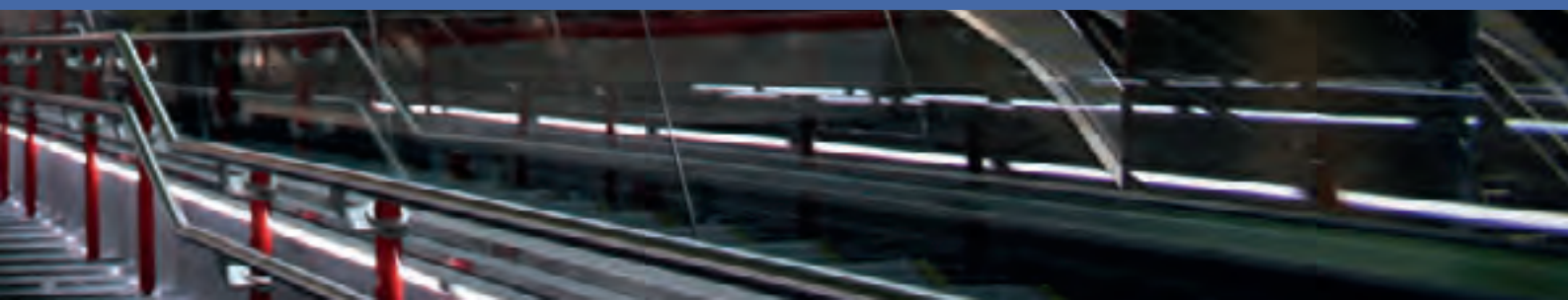


Ratios de la evolución de Metro de Madrid			
Variables técnicas	2003	2008	2013
Longitud media de la red (km)	213,92	284,03	292,41
Longitud de la red (km) a 31 de diciembre	226,70	284,11	292,41
Número de estaciones	237	294	300
Máquinas billeteadoras automáticas	696	1.716	1.527
Torniquetes	1.484	2.503	2.701
Escaleras mecánicas	1.212	1.584	1.656
Pasillos rodantes	28	30	38
Ascensores	254	468	522
Monitores de TVCC	622	330	822
Interfonos	2.986	4.691	5.274
Parque en explotación (nº de coches)	1.514	2.275	2.394
Unidades Metro Ligero	-	8	8
Edad media del parque (años)	11	11	13
Total de viajes al año (millones)	601,80	685,54	557,89
Nº etapas realizadas Metro (millones)	897,60	1.013	835
Millones de viajes día max. demanda	2,38	2,66	2,15
Nº de trenes en hora punta	265	334	303
Plazas x km ofertadas (millones)	26.842	35.873	30.756
Producción: millones coches x km	148,58	202,44	171,68
Consumo total de energía (GWh)	601,08	772,03	606,51
. Consumo energía de tracción (GWh)	432,17	528,48	384,29
. Consumo energía Servicios Auxiliares (GWh)	177,91	243,55	222,22
Plantilla equivalente total	5.486	7.598	6.895,00
Plantilla media equivalente	5.495	7.441	7.059,00
Horas de formación	225.506	465.072	197.890,00
Horas de formación por agente	41,04	67,44	26,07
Información económica (miles de euros)	2003	2008	2013
Inversiones	60.103	145.635	30.621
Ingresos totales	642.612	1.293.488	819.651
. De explotación	585.441	1.110.682	703.838
. Subvenciones corrientes	729	1.611	1.466
. Otros ingresos	56.442	181.195	114.347
Gastos totales	597.588	1.255.595	1.038.468
. Operacionales	494.946	1.128.657	905.949
. Personal	215.151	339.520	438.819
. Energía	40.140	69.131	72.792





Cuentas Anuales





METRO DE MADRID S.A. - BALANCE DE SITUACION		
ACTIVO	EUROS Saldos al 31/12/2013	EUROS Saldos al 31/12/2012
A) ACTIVO NO CORRIENTE		
I. INMOVILIZADO INTANGIBLE (NOTA 5.)	7.809.962,75	10.600.065,16
3. Patentes, licencias, marcas y similares	60.000,00	60.000,00
5. Aplicaciones informáticas	2.454.003,11	5.222.787,29
6. Otro inmovilizado Intangible	5.295.959,64	5.317.277,87
II. INMOVILIZADO MATERIAL (NOTA 6.)	1.410.673.976,49	1.498.531.408,78
1. Terrenos y construcciones	738.401.612,48	750.334.427,75
2. Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario y otro inmovilizado material	545.241.483,02	614.301.340,79
3. Inmovilizado en curso y anticipos	127.030.880,99	133.895.640,24
IV. INVERSIONES EMPRESAS GRUPO Y ASOCIADAS L/P (NOTA 8.2.)	36.318.673,85	38.620.623,50
1. Instrumentos de Patrimonio	36.003.193,94	38.316.706,47
2. Creditos a Empresas	315.479,91	303.917,03
V. INVERSIONES FINANCIERAS A L/P (NOTA 8.1.)	12.652.336,81	13.201.280,86
2. Creditos a terceros	5.770.974,39	5.947.626,05
5. Otros Activos Financieros	6.881.362,42	7.253.654,81
VI. ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO (NOTA 14.5.)	919.528,57	976.510,83
1. Impuesto Sobre Beneficios Anticipados	919.528,57	976.510,83
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	1.468.374.478,47	1.561.929.889,13
B) ACTIVO CORRIENTE		
II. EXISTENCIAS (NOTA 9.)	11.457.933,21	11.615.553,78
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	11.457.933,21	11.615.553,78
III. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR (NOTA 8.1)	172.381.801,46	303.690.774,33
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	109.243.469,27	228.106.788,45
2. Clientes empresas del grupo y asociadas (NOTA 18.)	9.033.436,50	5.397.855,28
3. Deudores varios	7.509.586,77	9.374.234,30
4. Personal (NOTA 8.1)	1.273.749,85	1.488.462,15
5. Activos por impuesto corriente (NOTA 14.1)	30.713,58	0,00
6. Otros creditos con las Administraciones Públicas (NOTA 14.1.)	45.290.845,49	59.323.434,15
IV. INVERSIONES EMPRESAS GRUPO Y ASOCIADAS C/P (NOTA 8.2.)	7.659,13	7.378,44
2. Créditos a empresas asociadas	7.659,13	7.378,44
V. INVERSIONES FINANCIERAS A C/P (NOTA 8.1.)	369.371,21	317.957,46
5. Otros activos financieros	369.371,21	317.957,46
VI. PERIODIFICACIONES A C/P (NOTA 15.)	72.741.189,00	66.922.900,71
VII. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES (NOTA 8.1.2)	24.832.247,42	69.788.490,30
1. Tesorería	24.832.247,42	69.788.490,30
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	281.790.201,43	452.343.055,02
TOTAL ACTIVO	1.750.164.679,90	2.014.272.944,15



METRO DE MADRID S.A. - BALANCE DE SITUACION		
PASIVO	EUROS Saldos al 31/12/2013	EUROS Saldos al 31/12/2012
A) PATRIMONIO NETO (NOTA 10)		
A.-1) FONDOS PROPIOS	31.379.001,54	250.196.243,66
I. CAPITAL ESCRITURADO	14.084.428,12	14.084.428,12
III. RESERVAS	420.516.991,39	420.516.991,39
1. Reserva legal y estatutaria	2.816.885,62	2.816.885,62
2. Otras reservas	417.700.105,77	417.700.105,77
V. EJERCICIOS ANTERIORES	-184.405.175,85	-102.716.929,80
1. Resultados negativos de ejercicio 2009	-17.192.407,05	-17.192.407,05
2. Resultados negativos de ejercicio 2010	-74.594.754,66	-74.594.754,66
3. Resultados negativos de ejercicio 2011	-10.929.768,09	-10.929.768,09
3. Resultados negativos de ejercicio 2012	-81.688.246,05	0,00
VII. RESULTADO DEL EJERCICIO	-218.817.242,12	-81.688.246,05
1. Ejercicio actual	-218.817.242,12	-81.688.246,05
A.-2) AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	-213.469,33	0,00
A.-3) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	663.875.707,04	716.013.057,06
1. Subvenciones en capital	661.853.376,51	714.131.954,32
2. Otras subvenciones de capital	2.022.330,53	1.881.102,74
TOTAL PATRIMONIO NETO	695.041.239,25	966.209.300,72
B) PASIVO NO CORRIENTE		
I. PROVISIONES A LARGO PLAZO (NOTA 11.)	76.463.806,53	21.007.443,51
1. Obligaciones a L/P con personal	70.824.208,00	16.664.317,09
4. Otras provisiones	5.639.598,53	4.343.126,42
II. DEUDAS A LARGO PLAZO	440.455.851,67	428.877.430,77
2. Deudas con entidades de crédito (NOTA 12.1.)	374.104.777,09	363.768.381,77
3. Acreedores por arrendamiento financiero (NOTA 7.1.)	61.615.635,24	60.520.495,24
4. Derivado	214.111,66	0,00
5. Otros pasivos financieros (NOTA 12.2.)	4.521.327,68	4.588.553,76
IV. PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO (NOTA 14.7.)	1.997.619,98	2.154.502,66
V. PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO (NOTA 13.)	7.395.845,07	8.419.407,82
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	526.313.123,25	460.458.784,76
C) PASIVO CORRIENTE		
II. PROVISIONES A CORTO PLAZO (NOTA 11.2)	11.685.959,00	786.007,39
1. Provisiones a corto plazo	11.685.959,00	786.007,39
III. DEUDAS A CORTO PLAZO	92.801.731,64	91.148.231,10
2. Deudas con entidades de crédito (NOTA 12.1.)	59.801.104,28	56.198.015,20
3. Acreedores por arrendamiento financiero (NOTA 7.1.)	2.807.398,28	2.807.398,29
5. Otros pasivos financieros (NOTA 12.2.)	30.193.229,08	32.142.817,61
V. ACREEDORES COMERCIALES Y CUENTAS A PAGAR (Nota 12.3.)	420.116.565,59	495.670.620,18
1. Proveedores	64.734.293,22	59.395.882,29
2. Proveedores empresas grupo y asociadas (NOTA 18.)	471.560,92	689.884,37
3. Acreedores varios (NOTA 12.3.)	309.947.956,92	405.763.037,04
4. Personal (Remuneraciones ptes. Pago)	14.677.562,38	14.703.231,61
6. Otras deudas Administraciones públicas (NOTA 14.1.)	14.713.673,61	15.118.584,87
7. Anticipo de clientes	15.571.518,54	0,00
VI. PERIODIFICACIONES	4.206.061,17	0,00
TOTAL PASIVO CORRIENTE	528.810.317,40	587.604.858,67
TOTAL PASIVO	1.750.164.679,90	2.014.272.944,15



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS		
	EUROS	
	Saldo a 31/12/2013	Saldo a 31/12/2012
A) OPERACIONES CONTINUADAS		
1. Importe neto de la cifra de negocios	703.837.676,08	808.992.916,28
a) Ventas (NOTA 17.c.)	703.837.676,08	808.992.916,28
3.- Trabajos realizados por la empresa para su activo	407.940,95	598.724,50
4.- Aprovisionamientos (NOTA 9.)	-11.234.110,63	-13.910.685,17
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles.	-11.178.924,11	-13.483.581,56
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos.	-55.186,52	-427.103,61
5.- Otros ingresos de explotación.	47.663.129,71	63.578.265,42
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.	46.196.534,09	62.177.812,68
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio. (NOTA 10.c.)	1.466.595,62	1.400.452,74
6.- Gastos de personal (NOTA 17.a.)	-438.819.093,47	-359.302.681,12
a) Sueldos, salarios y asimilados	-335.465.142,07	-274.197.968,71
b) Cargas Sociales	-103.353.951,40	-85.104.712,41
7.- Otros gastos de explotación	-452.612.351,93	-502.987.394,02
a) Servicios exteriores (NOTA 17.b.)	-448.324.517,79	-496.618.656,66
b) Tributos	-3.107.400,96	-3.724.300,28
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-1.180.433,18	-2.644.437,08
8.- Amortización del inmovilizado (NOTA 5. y 6.)	-113.828.112,84	-116.736.539,66
9.- Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras (NOTA 10.)	49.691.754,11	52.414.276,47
10.- Excesos de provisiones	5.907.439,81	1.169.070,47
11.- Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	6.242.104,72	1.939.836,70
b) Resultados por enajenaciones y otras	6.242.104,72	1.939.836,70
17.- Otros resultados (NOTA 17.d.)	27.392,91	-118.946,64
a) Otros ingresos	329.531,08	1.992.662,78
b) Otros gastos	-302.138,17	-2.111.609,42
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-202.716.230,58	-64.363.156,77
12.- Ingresos financieros	4.412.659,30	4.297.055,53
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	4.412.659,30	4.297.055,53
b.1.-) De empresas del grupo y asociadas	14.917,26	14.408,47
b.2.-) De terceros	3.464.913,54	3.277.978,13
b.3.-) Activación de intereses financieros	932.828,50	1.004.668,93
13.- Gastos financieros	-18.078.662,61	-20.071.647,37
b) Por deudas con terceros	-18.078.662,61	-20.071.647,37
15.- Diferencias de cambio	-162.840,89	-469.055,88
16.- Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-2.618.320,00	-1.142.054,13
a) Deterioro y pérdidas	-2.618.320,00	-1.142.054,13
A.2) RESULTADO FINANCIERO	-16.447.164,20	-17.385.701,85
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-219.163.394,78	-81.748.858,62
17.-Impuesto sobre sociedades (NOTA 14.3.)	346.152,66	60.612,57
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	-218.817.242,12	-81.688.246,05
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO	-218.817.242,12	-81.688.246,05



ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y DE 2012.			
A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 y 2012			
	Notas en la memoria	EUROS 2013	EUROS 2012
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		-218.817.242,12	-81.688.246,05
Ingresos y gastos imputados directamente al patrimonio neto			
I. Por valoración instrumentos financieros.			
1. Activos financieros disponibles para la venta.			
2. Otros ingresos/gastos.			
II. Por coberturas de flujos de efectivo.		-214.111,66	
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos.			
1. Altas del ejercicio	Nota 10	471.153,18	423.634,61
2. Bajas del ejercicio (Ajustes de subvenciones de ejercicios anteriores)	Nota 10		
IV. Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes.			
V. Efecto impositivo.	Nota 10	-771,14	-1.270,90
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto (I+II+III+IV+V)		256.270,38	422.363,71
Transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias			
VI. Por valoración de instrumentos financieros.			
1. Activos financieros disponibles para la venta.			
2. Otros ingresos/gastos.			
VII. Por coberturas de flujos de efectivo.			
VIII. Subvenciones, donaciones y legados recibidos.			
1. Traspaso de subvenciones a resultados en el ejercicio.	Nota 10	-49.691.754,11	-52.414.276,47
2. Ajustes de subvenciones de ejercicios anteriores.	Nota 10		
3. Otros	Nota 10	-3.073.631,80	-462.603,17
IX. Efecto impositivo.	Nota 10	158.296,18	158.630,61
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias (VI+VII+VIII+IX)		-52.607.089,73	-52.718.249,03
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C)		-271.168.061,47	-133.984.131,37

B) Estado total de cambios en el patrimonio neto correspondiente a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2012.

	Capital		Prima de emisión	Reservas	(Acciones y participaciones en patrimonio propias)	Resultados de ejercicios anteriores	Otras aportaciones de socios	Resultado del ejercicio	(Dividendo a cuenta)	Otros instrumentos de patrimonio neto	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido											
C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2011	14.084.428,12			420.516.991,39		-91.787.161,71		-10.929.768,09				768.308.942,38	1.100.193.432,09
I. Ajustes por cambios de criterio de valoración 2011													0,00
D. SALDO AJUSTADO INICIO DEL 2012	14.084.428,12			420.516.991,39		-91.787.161,71		-10.929.768,09				768.308.942,38	1.100.193.432,09
I. Total ingresos y gastos reconocidos.	-	-	-	-	-	-	-	-81.688.246,05	-	-	-	-52.295.885,32	-133.984.131,37
II. Operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Aumentos de capital. 2. (-) Reducciones de capital. 3. Conversión de pasivos financieros en patrimonio neto (conversión obligaciones, condonaciones de deudas). 4. (-) Distribución de dividendos. 5. Operaciones con acciones o participaciones propias (netas). 6. Incremento (reducción) de patrimonio neto resultante de una combinación de negocios. 7. Otras operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
III. Otras variaciones del patrimonio neto.	-	-	-	-	-	-10.929.768,09	-	10.929.768,09	-				
C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2012	14.084.428,12			420.516.991,39		-102.716.929,8		-81.688.246,05				716.013.057,06	966.209.300,72
D. SALDO AJUSTADO INICIO DEL 2013	14.084.428,12			420.516.991,39		-102.716.929,8		-81.688.246,05				716.013.057,06	966.209.300,72
I. Total ingresos y gastos reconocidos.	-	-	-	--	-	-	-	-218.817.242,12	-	-	-213.469,33	-52.137.350,02	-271.168.061,47
II. Operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Aumentos de capital. 2. (-) Reducciones de capital. 3. Conversión de pasivos financieros en patrimonio neto (conversión obligaciones, condonaciones de deudas). 4. (-) Distribución de dividendos. 5. Operaciones con acciones o participaciones propias (netas). 6. Incremento (reducción) de patrimonio neto resultante de una combinación de negocios. 7. Otras operaciones con socios o propietarios.	-	-	-	-	-	-	-	--	-	-	-	-	-
III. Otras variaciones del patrimonio neto.	-		-	-	-	-81.688.246,05	-	81.688.246,05	-	-	-	-	-
B. SALDO, FINAL DE DICIEMBRE 2013	14.084.428,12			420.516.991,39		-184.405.175,85		-218.817.242,12			-213.469,33	663.875.707,04	695.041.239,25



**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL
31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2012.**

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO		
A) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	2013	2012
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos.	-219.163.394,78	-81.748.858,62
2. Ajustes del resultado.	137.575.372,60	83.274.109,11
- Amortización del Inmovilizado (+)	113.828.112,84	116.736.539,66
- Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	0,00	497.655,29
- Variación de provisiones (+/-)	66.356.314,63	4.468.930,95
- Imputación de subvenciones (-)	-49.691.754,11	-52.414.276,47
- Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-6.242.104,72	-2.437.491,99
- Ingresos financieros (-)	-4.412.659,30	-4.297.055,53
- Gastos financieros (+)	18.078.662,61	20.071.647,37
- Diferencias de cambio (+/-)	162.840,89	469.055,88
- Variación valor razonable en instrumentos financieros (+/-)	2.618.320,00	1.142.054,13
- Otros ingresos y gastos (+/-)	-3.122.360,24	-962.950,18
3. Cambios en el capital corriente.	53.758.674,30	148.727.542,17
- Existencias (+/-)	157.620,57	2.004.331,82
- Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	131.308.972,87	74.450.954,78
- Otros activos corrientes (+/-)	-5.869.702,04	-9.059.268,93
- Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (+/-)	-75.554.054,59	81.655.120,37
- Otros pasivos corrientes (+/-)	-323.097,18	502.802,50
- Periodificaciones a corto plazo (+/-)	4.206.061,17	-7.263,77
- Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	-167.126,50	-819.134,60
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	-12.544.894,18	-14.813.704,17
- Pagos de intereses (-)	-16.942.636,22	-19.082.518,21
- Cobro de intereses (+)	4.397.742,04	4.268.814,04
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (+/-1+/-2+/-3+/-4)	-40.374.242,06	135.439.088,49
B) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	2013	2012
6. Pagos por inversiones(-)	-31.709.934,18	-39.493.650,44
- Empresas del grupo y asociadas (-)	-304.807,47	-377.343,24
- Inmovilizado intangible (-)	-966.854,98	-1.016.112,58
- Inmovilizado material (-)	-30.975.652,90	-39.368.562,21
- Otros activos financieros (-)	526.958,53	1.173.980,19
- Fianzas y depósitos constituidos a largo plazo	10.422,64	94.387,40
7. Cobros por desinversiones	12.378.445,45	2.945.000,00
- Inmovilizado material (+)	12.378.445,45	2.945.000,00
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (7-6)	-19.331.488,73	-36.548.650,44
C) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	2013	2012
9. Cobros y pagos por instrumento de patrimonio.	103.667,79	31.041,21
- Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	103.667,79	31.041,21
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero.	14.808.661,01	-52.318.259,31
a) Emisión	73.347.916,15	522.414,73
Deudas con entidades de crédito (+)	72.252.776,17	0,00
Otras deudas (+)	1.095.139,98	522.414,73
b) Devolución y amortización	-58.539.255,14	-52.840.674,04
Deudas con entidades de crédito (-)	-58.539.255,14	-52.840.674,04
12. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (+/-9+/-10-11)	14.912.328,80	-52.287.218,10
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	-162.840,89	-469.055,88
E) AUMENTO O DISMINUCIÓN NETAS DE EFECTIVO O EQUIVALENTES	-44.956.242,88	46.134.164,07
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	69.788.490	23.654.326
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	24.832.247,42	69.788.490,30



Cuentas Anuales

MEMORIA

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Metro de Madrid, S.A. (en adelante la Sociedad) fue constituida el 24 de enero del año 1917 como Sociedad Anónima Mercantil de carácter privado. Con la aprobación del Real Decreto Ley 13/1978, de 7 de junio, la Ley 32/1979, de 8 de noviembre, se declaró la utilidad y la necesidad de ocupación con carácter de urgencia, a los efectos de expropiación forzosa, de la adquisición de las acciones de la Empresa, ostentando el carácter de beneficiarios de la citada expropiación la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Madrid, en porcentajes respectivos del veinticinco y del setenta y cinco por ciento.

Con posterioridad, en 1986 se hizo entrega de las acciones de la Compañía Metropolitano de Madrid, S.A. a la Comunidad Autónoma de Madrid y al Ayuntamiento de la capital.

El Real Decreto 869/1986, de 11 de abril, entre otros dispuso en su artículo 2º-1. el traspaso a la Comunidad Autónoma de Madrid de los bienes del Estado afectos a la explotación del servicio.

Posteriormente, en los días 24 y 30 de diciembre de 1986, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid transfirieron los derechos sobre las acciones, de la anteriormente denominada Compañía Metropolitano de Madrid, S.A., al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

En virtud del protocolo general de colaboración entre la Comunidad Autónoma de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid sobre el servicio de transporte colectivo de viajeros por ferrocarril prestado por Metro de Madrid, S.A., firmado con fecha 12 de diciembre de 2011, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid recuperan la totalidad de los derechos sobre las acciones transmitidos al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM). A continuación, el Ayuntamiento de Madrid transmite a la Comunidad Autónoma de Madrid, en su integridad, la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro de Madrid S.A., de los que el Ayuntamiento es titular, y en particular, el 75% de las acciones representativas del capital social de Metro de Madrid S.A. ostentadas por el Ayuntamiento. Esta transmisión de acciones tuvo efecto desde el 28 de diciembre de 2011 por la ley de medidas fiscales (Ley 6/2011).

La Sociedad, según dispone el artículo 2 de sus Estatutos, tiene por objeto:

- a) La gestión y explotación del servicio público del ferrocarril metropolitano de Madrid.
- b) El diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte para personas o equipajes.



- c) El diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte, por cable o sin él, de señales o comunicaciones, ya directamente, ya en colaboración con terceros, previa la obtención de las oportunas licencias, cuando ello fuera necesario.
- d) La gestión y rentabilización de su patrimonio por cualquier medio, directamente o en colaboración con terceros y la realización de todo tipo de obras y construcciones civiles, con exclusión de aquellas actividades para cuyo ejercicio la ley exija requisitos especiales que no queden cumplidos por esta Sociedad.

Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la Sociedad de modo indirecto, mediante la titularidad de acciones o participaciones de Sociedades con objeto idéntico o análogo.

La actividad principal de la Empresa es la explotación integral del transporte público ferroviario en la Comunidad Autónoma de Madrid y que se encuentra regulado mediante un Acuerdo Marco firmado con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Con fecha 31 de Diciembre de 2012 finalizó el periodo de vigencia del Acuerdo Marco suscrito el 16 de enero de 2009. Con fecha 27 de Diciembre de 2013 el CRTM y Metro de Madrid, S.A. han firmado un Convenio por el que se acuerda crear una Comisión Técnica para la negociación de un nuevo Acuerdo Marco y se acuerda la aplicación del Acuerdo Marco anterior exceptuando lo que se refiere a la extinta Mintra, hasta la entrada en vigor del nuevo Acuerdo. El citado Convenio es de aplicación desde el 1 de Enero de 2013 hasta el 31 de Diciembre de 2014.

De acuerdo con el régimen financiero vigente desde el 1 de enero de 2003, regulado por la Ley 6/2002 de 27 de junio, que modificaba parcialmente la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), el Acuerdo Marco firmado por Metro de Madrid con el CRTM recoge un régimen financiero de los servicios de transporte público presidido por el principio de tarifas suficientes que cubran la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización y que está basado en una tarifa media por viajero. En consecuencia, a partir de 1 de enero de 2003 desaparecieron las subvenciones a la explotación y se sustituyeron por una compensación vinculada directamente al servicio prestado.

Metro de Madrid S.A. posee participaciones en sociedades asociadas. Como consecuencia de ello, la Sociedad es dominante de un Grupo de sociedades de acuerdo con la legislación vigente. La presentación de Cuentas Anuales consolidadas es necesaria, de acuerdo con principios y normas contables generalmente aceptados, para presentar la imagen fiel de la situación financiera y de los resultados de las operaciones, de los cambios en el Patrimonio Neto y de los Flujos de Efectivo del Grupo. No obstante, la Sociedad no presenta Cuentas Anuales consolidadas, debido a que participa exclusivamente en sociedades dependientes que, en su conjunto, no presentan un interés significativo para la imagen fiel (véase nota 8.2).

Durante el ejercicio 2010 la Sociedad constituyó una sucursal, denominada “Metro de Madrid S.A, sucursal en Ecuador” con el fin de dar cobertura a los proyectos de consultoría que se están llevando a cabo en Ecuador.

El domicilio social de Metro de Madrid, S.A. se encuentra en Madrid en la calle Cavanilles, número 58.





2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

a) Imagen fiel

Las Cuentas Anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se preparan de acuerdo con el R.D. 1514/2007, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y sus modificaciones, y la Orden EHA/733/2010 de aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera a 31 de diciembre de 2013 y de los resultados de la Sociedad y de los flujos de efectivo habidos durante el correspondiente ejercicio. Estas Cuentas Anuales, que han sido formuladas por los Administradores de la Sociedad, se someterán a la aprobación por el Accionista Único, estimándose que serán aprobadas sin modificación alguna.

b) Principios contables no obligados aplicados.

No se han aplicado principios contables no obligatorios. Adicionalmente, los Administradores han formulado estas Cuentas Anuales teniendo en consideración la totalidad de los principios y normas contables de aplicación obligatoria que tienen un efecto significativo en dichas Cuentas Anuales.

c) Aspectos críticos de la valoración y estimación de la incertidumbre.

La preparación de las Cuentas Anuales requiere de la aplicación de estimaciones contables relevantes y de la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En este sentido, los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las Cuentas Anuales han sido:

- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por obligaciones por prestaciones al personal (véase Nota 16).
- La clasificación de arrendamientos como operativos o financieros (véase Nota 7).
- Deterioros de valor del inmovilizado material e intangible (véase Nota 4.d).
- Deterioros de valor de las inversiones en empresas asociadas (véase Nota 4.f).
- El cálculo de provisiones (véase Nota 11).

A pesar de que estas estimaciones se han realizado sobre la base de la mejor información disponible al cierre del ejercicio 2013, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas (al alza o a la baja) en los próximos ejercicios, lo que se realizaría, en su caso, de forma prospectiva.

d) Comparación de la información.

Las Cuentas Anuales presentan a efectos comparativos, con cada una de las partidas de Balance de situación, de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de Cambios del Patrimonio, del



Estado de flujos de Efectivo y de la Memoria, además de las cifras del ejercicio 2013, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de la Cuentas Anuales del ejercicio 2012 aprobadas por la Junta General de Accionistas de fecha 27 de Junio de 2013.

e) Agrupación de partidas

Determinadas partidas del Balance, de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, del Estado de cambios en el Patrimonio Neto y del Estado de Flujos de Efectivo se presentan de forma agrupada para facilitar su comprensión, si bien, en la medida en que sea significativa, se ha incluido la información desagregada en las correspondientes notas de la memoria.

f) Corrección de errores.

En la elaboración de las Cuentas Anuales adjuntas no se ha detectado ningún error significativo relativo a ejercicios anteriores que haya supuesto la necesidad de corregir las cifras relativas al ejercicio 2012 en las Cuentas Anuales de 2013.

g) Moneda funcional y moneda de presentación.

Las Cuentas Anuales se presentan en euros, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad.

h) Principio de empresa de funcionamiento

La Sociedad ha incurrido en pérdidas por importe de 218.817.242 euros, y su fondo de manio-bra es negativo en 247.020.116 euros a 31 de diciembre de 2013. Dentro del Fondo de Manio-bra, previamente mencionado, incluido en el Pasivo Corriente, en el epígrafe “Acreedores varios”, existe un saldo pendiente de pago a la Dirección General de Infraestructuras, organismo de la Comunidad Autónoma de Madrid (accionista único de Metro de Madrid), cuyo importe asciende a 143.577.715 euros.

No obstante, los Administradores han formulado estas cuentas bajo el principio de empresa en funcionamiento en base a las siguientes circunstancias:

- La propia actividad de la Sociedad, como consecuencia de la previsible recuperación de la movilidad en la Comunidad Autónoma de Madrid y la implantación del Plan de Optimización, será capaz de recuperar en los próximos ejercicios el desequilibrio existente a 31 de diciembre de 2013.
- En relación con el proceso de negociación abierto entre la Sociedad y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en el ejercicio 2013 las partes han firmado un Convenio por el que se acuerda crear una Comisión Técnica para la negociación de un nuevo Acuerdo Marco y se acuerda la aplicación del Acuerdo Marco anterior hasta la entrada en vigor del nuevo Acuerdo o hasta el 31 de Diciembre de 2014 (Véase Nota 1).
- El Consorcio Regional de Transportes ha manifestado que en relación con los saldos incluidos en el pasivo corriente de la Sociedad a 31 de diciembre de 2013, llevará a cabo



las operaciones necesarias para garantizar el equilibrio económico de la Sociedad con el fin de que pueda atender sus compromisos de pago.

- Asimismo la Sociedad dispone de pólizas de crédito no dispuestas por importe de 29 millones de euros (véase nota 8.1.2).





3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La propuesta de aplicación de las pérdidas del ejercicio formulada por los Administradores de la Sociedad, y que se someterá a la aprobación del Accionista Único, es su traspaso a la cuenta de Fondos Propios “Resultados negativos de ejercicios anteriores”

DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	Importe
Resultados negativos de ejercicios anteriores	-218.817.242,12
TOTAL	-218.817.242,12

La aplicación de las pérdidas del 2013 se presenta en el estado de cambios de patrimonio neto.





4. NORMAS DE REGISTRO Y VALORACIÓN

a) Capitalización de gastos financieros

La Sociedad incluye en el coste del inmovilizado material e intangible que necesita un periodo de tiempo superior a un año para estar en condiciones de uso, explotación o venta, los gastos financieros relacionados con la financiación ajena específica, directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción.

En la medida que la financiación se haya obtenido específicamente, el importe de los intereses a capitalizar se determina en función de los gastos financieros devengados por la misma.

La capitalización de los intereses comienza cuando se ha incurrido en los gastos relacionados con los activos, se devengan los intereses y se están llevando a cabo las obras necesarias para preparar los activos o partes de los mismos para su uso, explotación o venta y finaliza cuando se han completado todas o prácticamente todas las obras necesarias, independientemente de que se hayan obtenido los permisos administrativos necesarios, sin considerar las interrupciones.

La capitalización de intereses se realiza a través de la partida “Activación de intereses financieros” de la cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Los gastos financieros dejan de capitalizarse en el caso de que se produzca una interrupción en la realización de las obras necesarias para preparar los activos para su uso.

b) Inmovilizado Intangible

Los bienes y derechos comprendidos en este capítulo se valoran a su precio de adquisición o coste de producción, y se presentan en el Balance de Situación por su valor de coste minorado por el importe de las amortizaciones y de las correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

La dotación anual a la amortización se calcula por el método lineal, en función de la vida útil estimada de los bienes, según se indica a continuación:

- | | |
|-----------------------------|---------|
| • Patentes y marcas | 10 años |
| • Aplicaciones Informáticas | 3 años |

c) Inmovilizado Material

Los bienes comprendidos en este capítulo se encuentran valorados a su precio de adquisición o coste de producción, y se presentan en el Balance de Situación por su valor de coste minorado por el importe de las amortizaciones y de las correcciones valorativas por deterioro acumuladas.

Los costes de ampliación o de mejora, que incrementan la duración del bien, se capitalizan como mayor valor del mismo. Las reparaciones y gastos de mantenimiento, que no representan una ampliación de la vida útil de los bienes, se imputan a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio en que se incurren.



La capitalización del coste de producción, formado por los consumos de materiales de almacén, costes de mano de obra directa y los costes indirectos necesarios para llevar a cabo la inversión, se realiza a través del epígrafe A) 3. de la cuenta de Pérdidas y Ganancias “Trabajos realizados por la empresa para su activo”.

La Sociedad no incluye en su Balance la valoración del coste de la infraestructura realizada con cargo a los presupuestos de las diferentes Administraciones Públicas desde 1956, de los bienes cedidos a Metro de Madrid para su explotación, así como la infraestructura cedida de forma gratuita por la Dirección General de Infraestructuras según Convenio firmado con fecha de 2 de julio de 2012, ante la dificultad para estimar su valor contable, dadas las especiales características de los mismos. Este extremo no tendría un efecto significativo en las Cuentas Anuales tomadas en su conjunto.

La dotación anual a la amortización se calcula por el método lineal, distribuyendo su importe amortizable de forma sistemática a lo largo de la vida útil estimada. La vida útil estimada de los bienes se indica a continuación:

• Infraestructura y supraestructura	67 años
• Vía	10 años
• Edificios y construcciones industriales	33 años
• Edificios administrativos	50 años
• Edificios ajenos a la explotación	50 años
• Instalaciones técnicas y maquinaria	17-10 años
• Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	10-3 años
• Elementos de transporte	25-7 años
• Otro inmovilizado	17-4 años

Metro de Madrid, S.A. revisa el valor residual, la vida útil y el método de amortización de los elementos del inmovilizado material periódicamente. Las modificaciones de los criterios inicialmente establecidos se reconocen como un cambio de estimación.

d) Deterioro de valor de activos no financieros sujetos a amortización o depreciación

En aplicación de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, la Sociedad ha considerado que los bienes que constituyen el inmovilizado material e intangible han de clasificarse como activos no generadores de flujos de efectivo, dadas que se poseen con la finalidad de prestar un servicio que beneficia a la colectividad, con un objetivo distinto al de generar un rendimiento comercial. De acuerdo con la citada clasificación, la Sociedad sólo comprueba el deterioro de valor cuando existen indicadores de deterioro de valor propios de este tipo de activos.



En cualquier caso, los eventos o circunstancias han de ser significativos y sobre todo, deben tener efectos a largo plazo.

Si existen indicadores de deterioro de valor, el valor recuperable es el mayor del valor en uso y el valor razonable, menos costes de venta. En 2012 y 2013, en aplicación de la Orden EHA/733/2010 el valor en uso, es el valor actual del activo manteniendo su potencial de servicio y se determina por referencia al coste de reposición depreciado. Hasta 2009 el valor en uso se calculaba de acuerdo con el Plan General Contable en función del valor actual de los flujos de caja futuros.

El deterioro de valor de los activos no generadores de flujos de efectivo se determina sobre los activos individuales, salvo que la identificación del potencial de servicio no fuera evidente, en cuyo caso el importe recuperable se determina respecto de la unidad de explotación o servicio a la que pertenece.

Durante el ejercicio 2012 y 2013, se ha considerado como un indicador de posible deterioro del valor de los activos la disminución del número de viajeros que se lleva produciendo desde el ejercicio 2008. No obstante, una vez considerado el valor de reposición del inmovilizado material e intangible no ha sido necesario registrar ningún importe en concepto de deterioro de valor de los activos a 31 de diciembre de 2013 ni a 31 de diciembre de 2012.

e) Arrendamientos.

Los arrendamientos que, al inicio de los mismos, transfieren a la Sociedad sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de los activos, se clasifican como arrendamientos financieros y en caso contrario se clasifican como arrendamientos operativos.

La modificación de las cláusulas de los contratos de arrendamiento, diferente de la renovación, que implique una clasificación diferente, si se hubiera considerado al inicio del contrato, se reconoce como un nuevo contrato durante el plazo residual. Sin embargo los cambios de estimación o modificaciones en las circunstancias no suponen una nueva clasificación.

e.1. Arrendamiento financiero

En las operaciones de arrendamiento financiero en las que la Sociedad actúa como arrendatario, se presenta el coste de los activos arrendados en el Balance de Situación según la naturaleza del bien objeto del contrato y, simultáneamente, un pasivo por el mismo importe. Dicho importe será el menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor actual al inicio del arrendamiento de las cantidades mínimas acordadas, incluida la opción de compra, cuando no existan dudas razonables sobre su ejercicio. No se incluirán en su cálculo las cuotas de carácter contingente, el coste de los servicios y los impuestos repercutibles por el arrendador. La carga financiera total del contrato se imputa a la cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio en que se devenga, aplicando el método del tipo de interés efectivo. Las cuotas de carácter contingente se reconocen como gasto del ejercicio en que se incurren.



Los activos registrados por este tipo de operaciones se amortizan con criterios similares a los aplicados al conjunto de los activos materiales, atendiendo a su naturaleza.

e.2. Operaciones de venta con arrendamiento posterior.

Las operaciones de venta de activos conectados a operaciones de arrendamiento posterior que reúnen las condiciones propias de un arrendamiento financiero, se consideran operaciones de financiación por lo que no se modifica la naturaleza del activo y no se reconoce ningún resultado.

e.3. Arrendamiento operativo

Las cuotas derivadas de los contratos de arrendamiento operativo se cargan a la cuenta de Pérdidas y Ganancias de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

f) Instrumentos financieros.

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio propio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio.

f.1. Reconocimiento

La Sociedad reconoce un instrumento financiero cuando se convierte en una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo.

Los instrumentos de deuda se reconocen desde la fecha que surge el derecho legal a recibir, o la obligación legal de pagar, efectivo. Los pasivos financieros se reconocen en la fecha de contratación.

Las operaciones de compra o venta de activos financieros instrumentadas mediante contratos convencionales, entendidos por tales aquéllos en los que las obligaciones recíprocas de las partes deben consumarse dentro de un marco temporal establecido por la regulación o por las convenciones de mercado y que no pueden liquidarse por diferencias, se reconocen según el tipo de activo en la fecha de contratación o liquidación. No obstante lo anterior, los contratos que pueden liquidarse por diferencias o que no se consuman dentro del marco temporal establecido por la regulación, se reconocen como un instrumento financiero derivado durante el periodo que media entre la fecha de contratación y liquidación.

Las operaciones realizadas en el mercado de divisas se registran en la fecha de liquidación, mientras que los activos financieros negociados en mercados secundarios de valores españoles, si son instrumentos de patrimonio, se reconocen en la fecha de contratación, y si se trata de valores representativos de deuda, en la fecha de liquidación.



f.2. Activos financieros

f.2.1 Clasificación

Los activos financieros que posee la Sociedad se clasifican en las siguientes categorías:

- a) Préstamos y partidas a cobrar: activos financieros originados en la venta de bienes o en la prestación de servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o los que no teniendo un origen comercial, no son instrumentos de patrimonio ni derivados y cuyos cobros son de cuantía fija o determinable y no se negocian en un mercado activo.
- b) Inversiones en el patrimonio de empresas asociadas: Se consideran empresas asociadas, aquellas sobre las que la Sociedad, directa o indirectamente a través de dependientes, ejerce influencia significativa. La influencia significativa es el poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de una empresa, sin que suponga la existencia de control o de control conjunto sobre la misma. En la evaluación de la existencia de influencia significativa, se consideran los derechos de voto potenciales ejercitables o convertibles en la fecha de cierre de cada ejercicio, considerando, igualmente, los derechos de voto potenciales poseídos por la Sociedad o por otra empresa.
- c) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes: incluyen el efectivo en caja y los depósitos bancarios a la vista en entidades de crédito. También se incluyen bajo este concepto otras inversiones a corto plazo de gran liquidez siempre que sean fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo y que están sujetas a un riesgo insignificante de cambios de valor. A estos efectos se incluyen las inversiones con vencimientos de menos de tres meses desde la fecha de adquisición.
- d) Derivados de cobertura: incluye los instrumentos financieros derivados por cobertura de flujos de efectivo. La Sociedad ha comprobado al cierre del ejercicio 2013 que la cobertura es eficaz.

f.2.2 Valoración

Valoración inicial

Tanto los préstamos y partidas a cobrar como las inversiones en el patrimonio de empresas asociadas se registran inicialmente al valor razonable de la contraprestación entregada más los costes de la transacción que sean directamente atribuibles.

Valoración posterior

Los préstamos y partidas a cobrar se valoran por su coste amortizado, utilizando el método del tipo de interés efectivo. No obstante los activos financieros que no tengan un tipo de interés establecido, el importe venza o se espere recibir en el corto plazo y el efecto de actualizar no sea significativo, se valoran por su valor nominal.



Las inversiones en empresas asociadas se valoran por su coste, minorado en su caso, por el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro. Dichas correcciones se calculan como la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y su valor en uso. El valor en uso se calcula en función de la participación de la Sociedad en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espere recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión.

Las corrección valorativa por deterioro de valor de la inversión se limita al valor de la misma, excepto en aquellos casos en los que se hubieran asumido por parte de la Sociedad obligaciones contractuales, legales o implícitas, o bien haya efectuado pagos en nombre de las sociedades. En este último caso, se reconoce una provisión de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado k) de esta nota.

Al menos al cierre del ejercicio, la Sociedad realiza un test de deterioro para los activos financieros que no están registrados a valor razonable. Cuando se produce, el deterioro se registra en la cuenta de Pérdidas y Ganancias por la diferencia entre el valor en libros y el valor recuperable del activo financiero.

En particular, y respecto a las correcciones valorativas relativas a los deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, la Sociedad sigue el criterio de registrar las oportunas correcciones valorativas cuando se ha producido una reducción o retraso en los flujos estimados futuros, motivados por la insolvencia del deudor. El criterio utilizado por Metro de Madrid, S.A. para calcular las correspondientes correcciones valorativas, si las hubiera, se basa en el estudio individualizado de los mismos.

La Sociedad da de baja un activo financiero o parte del mismo cuando expiran o se ceden los derechos contractuales sobre sus flujos de efectivo, siempre que se transfieran sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad.

La valoración de derivados de cobertura se reconoce inicialmente por su valor razonable.

La Sociedad reconoce como ingresos y gastos reconocidos en patrimonio neto las pérdidas o ganancias procedentes de la valoración a valor razonable del instrumento de cobertura.

La contabilización de coberturas es interrumpida cuando el instrumento de cobertura vence, o es vendido, finalizado o ejercido, o deja de cumplir los criterios para la contabilización de coberturas. En ese momento, cualquier beneficio o pérdida acumulada correspondiente al instrumento de cobertura que haya sido registrado en el patrimonio neto se mantiene hasta que se produzca la operación prevista. Cuando no se espera que se produzca la operación que está siendo objeto de cobertura, los beneficios o pérdidas acumulados netos reconocidos en el patrimonio neto se transfieren a la cuenta de pérdidas y ganancias.



Al 31 de diciembre de 2013 los instrumentos financieros derivados de la Sociedad cumplen los requisitos para ser considerados derivados de cobertura.

f.3. Pasivos financieros.

Son pasivos financieros aquellos débitos y partidas a pagar que tiene la Sociedad y que se han originado en la compra de bienes y servicios por operaciones de tráfico de la empresa, o también aquellos que sin tener un origen comercial, no pueden ser considerados como instrumentos financieros derivados.

Los débitos y partidas a pagar se valoran inicialmente al valor razonable de la contraprestación recibida, ajustada por los costes de la transacción directamente atribuibles. Con posterioridad, dichos pasivos se valoran de acuerdo con su coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo.

La Sociedad procede a dar de baja un pasivo financiero cuando la obligación se ha extinguido o bien está legalmente dispensada la responsabilidad contenida en el pasivo, ya sea en virtud de un proceso judicial o por el acreedor.

g) Existencias.

Los materiales que se encuentran en el almacén para consumo y reposición, se valoran al precio medio ponderado que, en ningún caso supera los precios de mercado.

La Sociedad procede a dotar correcciones valorativas por deterioro de valor de las existencias cuando el valor de mercado de las mismas es inferior al coste de adquisición o producción y dicha disminución es reversible. Si la disminución es irreversible se da de baja según el coste de adquisición/producción de esas existencias. A estos efectos, se entiende por valor de mercado su valor de realización.

No existen limitaciones en la disponibilidad de las existencias por garantías, pignoraciones, fianzas y otras razones análogas.

h) Transacciones y saldos en moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera se han convertido a euros aplicando al importe en moneda extranjera el tipo de cambio de contado en las fechas en las que se realizan.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se han convertido a euros aplicando el tipo existente al cierre del ejercicio, mientras que los no monetarios valorados a coste histórico, se han convertido aplicando el tipo de cambio de la fecha en la que tuvieron lugar las transacciones.

Las diferencias positivas y negativas que se ponen de manifiesto en la liquidación de las transacciones en moneda extranjera y en la conversión a euros de activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en resultados.



i) Impuesto sobre beneficios

El gasto o ingreso por impuesto sobre beneficios comprende la parte relativa al gasto o ingreso por el impuesto corriente, y la parte correspondiente al gasto o ingreso por impuesto diferido.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

El gasto o el ingreso por impuesto diferido se corresponden con el reconocimiento y la cancelación de los activos y pasivos por impuesto diferido. Estos incluyen las diferencias temporarias que se identifican como aquellos importes que se prevén pagaderos o recuperables derivados de las diferencias entre los importes en libros de los activos y pasivos y su valor fiscal, así como los créditos por deducciones fiscales no aplicadas fiscalmente. Dichos importes se registran aplicando a la diferencia temporaria o crédito que corresponda el tipo de gravamen al que se espera recuperarlos o liquidarlos.

En general, se reconocerá un pasivo por impuesto diferido por todas las diferencias temporarias imponibles, a menos que éstas hubiesen surgido de:

- a) El reconocimiento inicial de un fondo de comercio. Sin embargo, los pasivos por impuesto diferido relacionados con un fondo de comercio, se registrarán siempre que no hayan surgido de su reconocimiento inicial.
- b) El reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y además no afectó ni al resultado contable ni a la base imponible del impuesto.

Por su parte, los activos por impuestos diferidos sólo se reconocen en la medida en que se considere probable que la Sociedad vaya a disponer de ganancias fiscales futuras contra las que poder hacerlos efectivos.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos, originados por operaciones con cargos o abonos directos en cuentas de patrimonio, se contabilizan también con contrapartida en patrimonio neto.

En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en Balance y éstos serían objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

j) Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se reconocen en función del criterio de devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que los mismos representan, con independencia del momento



en que se manifiesta la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Como excepción, los gastos de las operaciones de arrendamiento de Ferromóvil se linealizan (Véase nota 7.2 a.3).

k) Provisiones y contingencias

Las provisiones se reconocen cuando la Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal, contractual, implícita o tácita, como resultado de un suceso pasado y es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación. Su valoración se realiza por el valor actual de la mejor estimación posible para cancelar o transferir dicha obligación.

El efecto financiero de las provisiones se reconoce como gastos financieros en la cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Las provisiones se revierten contra resultados cuando no es probable que exista una salida de recursos para cancelar tal obligación.

l) Indemnizaciones por despido

Durante el ejercicio 2013 la empresa ha alcanzado un acuerdo con los representantes sindicales de los empleados, en el que se ha determinado la necesidad de un plan de reestructuración voluntario que afecta a 589 trabajadores, dando lugar al registro de una provisión por este concepto. La valoración se ha realizado a valor actual.

La empresa considera que adicionalmente, no hay razones que puedan dar lugar a despidos de carácter anormal que fueran significativos y por consiguiente no se estima la necesidad de dotar provisiones adicionales por este concepto, considerándose gasto corriente del ejercicio la correspondiente indemnización derivada de un hipotético despido.

m) Subvenciones, donaciones y legados recibidos

Las subvenciones, donaciones y legados asociadas a la adquisición de activos fijos de la Sociedad se contabilizan como ingresos reconocidos en patrimonio neto cuando se obtiene, en su caso, la concesión oficial de las mismas y se han cumplido las condiciones para su concesión y no existen dudas razonables sobre la recepción de las mismas.

Las subvenciones que se reciben por actividades ligadas a la explotación se contabilizan con abono a la cuenta de Pérdidas y Ganancias de cada ejercicio.

Subvenciones, donaciones y legados de capital no reintegrables se valoran por el valor razonable del importe o el bien concedido, en función de si son de carácter monetario o no, y se imputan a resultados en proporción a la dotación a la amortización efectuada en el periodo para los elementos subvencionados o, en su caso, cuando se produzca su enajenación o corrección valorativa por deterioro.

n) Transacciones con partes vinculadas.

Estas transacciones se reconocen por el valor razonable de la contraprestación entregada o recibida.



ñ) Compromisos por pensiones

La Sociedad mantiene compromisos a largo plazo con el personal que se han considerado, de acuerdo con su naturaleza, como compromisos de prestación definida.

La Sociedad reconoce en balance una provisión por la diferencia entre el valor actual de las retribuciones comprometidas y el valor razonable de los activos afectos a los compromisos con los que se liquidarán las obligaciones, (en caso que esta diferencia sea significativa) minorado en su caso, por el importe de los costes por servicios pasados no reconocidos todavía.

Si de la diferencia anterior surge un activo, su valoración no puede superar el valor actual de las prestaciones que pueden retornar a la Sociedad en forma de reembolsos directos o de menores contribuciones futuras, más en su caso, la parte pendiente de imputar a resultados de costes por servicios pasados no reconocidos todavía. Cualquier ajuste que la Sociedad tenga que realizar por este límite en la valoración del activo se imputa directamente a patrimonio neto, reconociéndose como reservas.

El valor actual de la obligación se determina mediante métodos actuariales de cálculo e hipótesis financieras y actuariales insesgadas y compatibles entre sí.

La variación en el cálculo del valor actual de las retribuciones comprometidas o, en su caso, de los activos afectos, en la fecha de cierre, debida a pérdidas y ganancias actuariales, se reconoce en el ejercicio que surge, directamente en el patrimonio neto como reservas. A estos efectos, pérdidas y ganancias actuariales son exclusivamente las variaciones que surgen de cambios en las hipótesis actuariales y de ajustes por la experiencia.

Los costes por servicios pasados se reconocen inmediatamente en la cuenta de pérdidas y ganancias, excepto cuando se trate de derechos revocables, en cuyo caso, se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias de forma lineal en el período que resta hasta que los derechos se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias de forma inmediata, salvo que surja una reducción en el valor actual de las prestaciones que pueden retornar a la Sociedad en forma de reembolsos directos o menores contribuciones futuras, en cuyo caso, se imputa de forma inmediata en la cuenta de pérdidas y ganancias el exceso sobre tal reducción.





5. INMOVILIZADO INTANGIBLE

La composición y el movimiento en el coste de las partidas recogidas en este capítulo del Balance de Situación de los ejercicios 2013 y 2012, es el siguiente:

Ejercicio 2013

Euros

ACTIVO	SALDO INICIAL	ALTAS	ACTIVACION INTERESES	TRASPASOS	SALDO FINAL
Patentes y marcas	102.330,77	-	-	-	102.330,77
Aplicaciones informáticas	72.645.335,30	573.258,36	-	365.683,23	73.584.276,89
Anticipos para inmovilizado inmaterial	5.317.277,87	14.998,50	41.148,25	-77.464,98	5.295.959,64
TOTAL	78.064.943,94	588.256,86	41.148,25	288.218,25	78.982.567,30

Ejercicio 2012

Euros

ACTIVO	SALDO INICIAL	ALTAS	ACTIVACION INTERESES	TRASPASOS	SALDO FINAL
Patentes y marcas	102.330,77	-	-	-	102.330,77
Aplicaciones informáticas	71.893.440,16	84.793,00	-	667.102,14	72.645.335,30
Anticipos para inmovilizado inmaterial	5.350.967,00	75.811,18	62.303,38	-171.803,69	5.317.277,87
TOTAL	77.346.737,93	160.604,18	62.303,38	495.298,45	78.064.943,94

Durante el ejercicio 2013 se ha activado el importe de 41.148 euros derivado de los gastos financieros provenientes de préstamos a largo plazo, considerados como financiación específica, como mayor valor del inmovilizado intangible en aquellos proyectos cuya duración es superior a un año. En el ejercicio 2012 se activó un importe de 62.303 euros de gastos financieros.

Las variaciones de la amortización acumulada en 2013 y 2012 han sido:

Ejercicio 2013

Euros

ACTIVO	VIDA UTIL AÑOS	SALDO INICIAL	DOTACIÓN	SALDO FINAL	INMOV. TOTALMENTE AMORTIZADO
Patentes y marcas	10	42.330,77	0,00	42.330,77	42.330,77
Aplicaciones informáticas	3	67.422.548,01	3.707.725,77	71.130.273,78	66.676.495,95
TOTAL		67.464.878,78	3.707.725,77	71.172.604,55	66.718.826,72



Ejercicio 2012

Euros

ACTIVO	VIDA UTIL AÑOS	SALDO INICIAL	DOTACION	SALDO FINAL	INMOV. TOTALMENTE AMORTIZADO
Patentes y marcas	10	42.330,77	-	42.330,77	42.330,77
Aplicaciones informáticas	3	62.527.880,33	4.894.667,68	67.422.548,01	59.717.415,46
TOTAL		62.570.211,10	4.894.667,68	67.464.878,78	59.759.746,23

El importe de los bienes de esta naturaleza totalmente amortizados a cierre de los ejercicios 2013 y 2012 es de 66.718.827 y 59.759.746 euros respectivamente.







6. INMOVILIZADO MATERIAL

La composición y movimientos, en los años 2013 y 2012, de las partidas recogidas en este capítulo del Balance de Situación, son los que figuran a continuación:

Las variaciones en 2013 del coste del inmovilizado material han sido las siguientes:

	SALDO INICIAL	ALTAS
TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	989.851.422,56	7.141.463,36
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	714.895.445,41	3.799.416,23
VIA	119.178.874,61	3.096.037,03
OC-GALERIAS	1.858.655,04	-
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	16.557.735,37	118.172,90
EDIFICIOS ADM. TERCEROS	190.694,34	-
EDIFICIOS INDUSTRIALES	137.170.017,79	127.837,20
INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	897.394.063,56	2.655.853,94
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	26.206.199,44	220.360,91
MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	80.079.018,03	348.783,91
CUARTOS TRANSFORMACION	5.196.248,22	-
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECAICAS	160.067.677,74	393.216,97
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	351.142.989,95	1.377.464,55
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	200.658.842,91	293.777,63
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	70.550.206,94	22.249,97
SEÑALES DE TERCEROS	466.880,33	-
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.316.446,05	-
INSTALACIONES SANITARIAS	709.553,95	-
OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	30.808.237,84	287.732,32
MOBILIARIO	16.373.222,23	183.018,20
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	3.343.401,60	8.553,13
UTILLAJE	11.091.614,01	96.160,99
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	924.347.016,07	640.014,73
MATERIAL FERROVIARIO	863.315.832,84	610.428,22
MATERIAL AUTOMOVIL	478.090,21	29.586,51
COCHES TERCEROS	2.018.520,81	-
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO FRO	58.534.572,21	-
OTRO INMOVILIZADO	85.379.175,44	2.717.665,51
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	40.818.756,06	306.841,30
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	33.243.526,09	1.227.919,59
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	9.353.813,32	740.310,73
REPUESTOS TERCEROS	1.963.079,97	442.593,89
INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO	133.895.640,24	18.134.000,80
MATERIAL FERROVIARIO	7.529.948,57	384.862,74
INSTALACIONES TECNICAS EN MONTAJE	113.071.434,76	6.376.250,84
MAQUINARIA EN MONTAJE	1.060.315,89	-
EQUIPOS EN PROCESO DE INFORMACIÓN EN MONTAJE	-	33.833,18
CONSTRUCCIONES EN CURSO	3.374.689,61	823.497,01
OTRAS INVERSIONES EN CURSO	8.859.251,41	10.515.557,03
TOTAL	3.061.675.555,71	31.576.730,66



BAJAS	TRASPASOS	ACTIVACIÓN G.FINANCIEROS	SALDO FINAL
302.831,04	4.731.397,33		1.001.421.452,21
302.831,04	211.461,17		718.603.491,77
-	4.256.789,79		126.531.701,43
-	-		1.858.655,04
-	436.276,47		17.112.184,74
-	-190.694,34		-
-	17.564,24		137.315.419,23
21.942,12	12.583.575,49		912.611.550,87
-	165.881,92		26.592.442,27
-	771.011,31		81.198.813,25
-	-		5.196.248,22
19.748,43	394.715,74		160.835.862,02
-	8.023.901,92		360.544.356,42
-	3.072.235,15		204.024.855,69
-	155.829,45		70.728.286,36
-	-		466.880,33
-	-		2.316.446,05
2.193,69	-		707.360,26
2.464,15	48.926,11		31.142.432,12
-	7.410,14		16.563.650,57
2.464,15	-		3.349.490,58
-	41.515,97		11.229.290,97
46.676.583,95	6.271.758,64		884.582.205,49
46.676.583,95	5.779.219,16		823.028.896,27
-	-		507.676,72
-	492.539,48		2.511.060,29
-	-		58.534.572,21
2.928.226,76	1.843.930,40		87.012.544,59
1.082.806,87	376.615,32		40.419.405,81
1.006.111,13	642.806,95		34.108.141,50
834.933,76	761.321,88		10.020.512,17
4.375,00	63.186,25		2.464.485,11
122.634,56	-25.767.806,22	891.680,73	127.030.880,99
-	-5.947.561,94	54.894,61	2.022.143,98
-	-8.643.680,07	836.786,12	111.640.791,65
-	-		1.060.315,89
-	74.930,00		108.763,18
-	-3.374.689,61		823.497,01
122.634,56	-7.876.804,60		11.375.369,28
50.054.682,58	-288.218,25	891.680,73	3.043.801.066,27



Las variaciones en 2013 de la amortización acumulada del inmovilizado material han sido las siguientes:

	SALDO INICIAL	DOTACION
1. TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	239.516.994,81	23.502.844,92
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	108.011.377,11	10.951.473,99
VIA	78.260.893,27	8.005.305,77
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	4.489.633,54	617.359,55
EDIFICIOS ADM. TERCEROS	97.525,17	-
EDIFICIOS INDUSTRIALES	48.657.565,72	3.928.705,61
2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	496.504.680,10	51.301.321,17
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	20.359.293,96	1.303.459,22
MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	34.698.555,89	4.148.371,70
CUARTOS TRANSFORMACION	1.449.320,76	313.341,58
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECHANICAS	75.467.543,47	7.239.636,72
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	209.101.662,21	20.454.518,45
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	106.246.399,04	13.858.660,66
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	46.369.992,23	3.878.043,79
SEÑALES DE TERCEROS	82.702,12	37.601,10
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.043.977,95	64.022,45
INSTALACIONES SANITARIAS	685.232,47	3.665,50
3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	23.139.259,15	1.670.000,40
MOBILIARIO	9.818.344,69	1.137.924,48
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	2.752.439,55	160.687,24
UTILLAJE	10.568.474,91	371.388,68
4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE	737.895.895,06	29.500.097,43
MATERIAL FERROVIARIO	677.897.666,31	28.898.034,20
MATERIAL AUTOMOVIL	400.374,43	36.997,95
COCHES TERCEROS	1.063.282,11	565.065,28
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO	58.534.572,21	
5. OTRO INMOVILIZADO	66.087.317,81	4.146.123,15
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	36.608.386,20	2.181.511,59
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	23.779.465,65	1.173.200,60
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	5.518.482,21	614.663,63
REPUESTOS DE TERCEROS	180.983,75	176.747,33
TOTAL	1.563.144.146,93	110.120.387,07



BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL	TOTALMENTE AMORTIZADO
		263.019.839,73	53.156.799,90
-	-	118.962.851,10	2.225.000,02
-	-	86.266.199,04	42.286.391,07
-	97.525,17	5.204.518,26	-
-	-97.525,17	-	-
-	-	52.586.271,33	8.645.408,81
-4.674,65	-193.454,38	547.607.872,24	242.945.112,27
-	-	21.662.753,18	13.492.099,57
-	-2.359,60	38.844.567,99	12.962.046,65
-	-	1.762.662,34	-
-2.480,96	-1.791,31	82.702.907,92	41.063.840,30
-	-205.837,27	229.350.343,39	101.898.595,46
-	-	120.105.059,70	46.341.179,40
-	-	50.248.036,02	24.792.199,97
-	16.533,80	136.837,02	-
-	-	2.108.000,40	1.724.445,63
-2.193,69	-	686.704,28	670.705,29
-2.464,15		24.806.795,40	17.764.451,04
-	-	10.956.269,17	5.403.448,51
-2.464,15	-	2.910.662,64	2.067.963,51
-	-	10.939.863,59	10.293.039,02
-37.975.721,27		729.420.271,22	438.996.012,20
-37.975.721,27	-2.492,90	668.817.486,34	380.234.561,30
-	2.492,90	439.865,28	226.878,69
-	-	1.628.347,39	-
		58.534.572,21	58.534.572,21
-2.154.584,15	193.454,38	68.272.311,19	48.287.816,96
-1.082.806,87	-	37.707.090,92	32.553.326,71
-395.123,54	-16.533,80	24.541.008,91	14.127.264,15
-676.050,29	209.988,18	5.667.083,73	1.607.226,10
-603,45	-	357.127,63	
-40.137.444,22		1.633.127.089,78	801.150.192,37



Las variaciones en 2012 del coste del inmovilizado material han sido las siguientes:

	SALDO INICIAL	ALTAS
TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	981.339.793,79	2.753.754,24
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	692.169.720,37	1.316.670,18
VIA	114.790.572,49	1.118.367,49
OC-GALERIAS	20.493.927,67	-
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	16.797.329,24	-
EDIFICIOS ADM. TERCEROS	599.788,36	-
EDIFICIOS INDUSTRIALES	136.488.455,66	318.716,57
INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	888.128.339,38	1.951.622,89
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	26.183.556,74	14.280,00
MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	80.079.018,03	-
CUARTOS TRANSFORMACION	5.191.248,22	-
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECHANICAS	158.091.254,88	321.410,96
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	348.359.729,87	307.742,37
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	196.267.569,72	1.254.736,09
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	70.463.081,59	53.453,47
SEÑALES DE TERCEROS	466.880,33	-
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.316.446,05	-
INSTALACIONES SANITARIAS	709.553,95	-
OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	30.350.448,53	263.595,64
MOBILIARIO	15.956.686,10	245.153,31
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	3.340.871,18	-
UTILLAJE	11.052.891,25	18.442,33
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	927.432.799,73	681.081,13
MATERIAL FERROVIARIO	866.942.233,96	681.081,13
MATERIAL AUTOMOVIL	478.090,21	-
COCHES TERCEROS	1.477.903,35	-
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO FRO	58.534.572,21	-
OTRO INMOVILIZADO	82.929.940,95	1.709.071,92
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	40.255.335,12	242.878,43
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	32.419.110,35	776.886,98
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	8.921.736,58	236.982,77
REPUESTOS TERCEROS	1.333.758,90	452.323,74
INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO	130.639.909,93	19.738.221,41
MATERIAL FERROVIARIO	5.546.575,51	2.608.411,08
INSTALACIONES TECNICAS EN MONTAJE	112.661.271,56	4.933.562,30
MAQUINARIA EN MONTAJE	1.058.850,00	-
EQUIPOS EN PROCESO DE INFORMACIÓN EN MONTAJE	-	-
CONSTRUCCIONES EN CURSO	5.245.512,46	3.336.996,62
OTRAS INVERSIONES EN CURSO	6.127.700,40	8.859.251,41
TOTAL	3.040.821.232,31	27.097.347,23



BAJAS	TRASPASOS	ACTIVACIÓN G.FINANCIEROS	SALDO FINAL
700.340,34	6.458.214,87		989.851.422,56
-	21.409.054,86	-	714.895.445,41
-	3.269.934,63	-	119.178.874,61
51.652,45	-18.583.620,18	-	1.858.655,04
239.593,87	-	-	16.557.735,37
409.094,02	-	-	190.694,34
-	362.845,56	-	137.170.017,79
119.545,21	7.433.646,50		897.394.063,56
-	8.362,70	-	26.206.199,44
-	-	-	80.079.018,03
-	5.000,00	-	5.196.248,22
-	1.655.011,90	-	160.067.677,74
119.545,21	2.595.062,92	-	351.142.989,95
-	3.136.537,10	-	200.658.842,91
-	33.671,88	-	70.550.206,94
-	-	-	466.880,33
-	-	-	2.316.446,05
-	-	-	709.553,95
7.906,50	202.100,17		30.808.237,84
-	171.382,82	-	16.373.222,23
7.906,50	10.436,92	-	3.343.401,60
-	20.280,43	-	11.091.614,01
5.295.197,66	1.528.332,87		924.347.016,07
5.295.197,66	987.715,41	-	863.315.832,84
-	-	-	478.090,21
-	540.617,46	-	2.018.520,81
-	-	-	58.534.572,21
194.980,19	935.142,63		85.379.175,44
-	320.542,51	-	40.818.756,06
59.540,74	107.069,50	-	33.243.526,09
135.439,45	330.533,42	-	9.353.813,32
-	176.997,20	-	1.963.079,97
372.724,23	-17.052.132,29	942.365,55	133.895.640,24
-	-739.099,62	114.061,60	7.529.948,57
40.240,96	-5.297.033,20	813.875,19	113.071.434,76
-	-	1.465,89	1.060.315,89
-	-	-	-
-	-5.220.782,34	12.962,87	3.374.689,61
332.483,27	-5.795.217,13		8.859.251,41
6.690.694,13	-494.695,25	942.365,55	3.061.675.555,71



Las variaciones en 2012 de la amortización acumulada del inmovilizado material han sido las siguientes:

	SALDO INICIAL	DOTACION
1. TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	216.600.216,22	23.245.587,28
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	85.488.394,61	10.692.408,03
VIA	70.581.313,65	7.701.139,62
OC-GALERIAS	11.626.091,65	204.482,82
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	3.972.484,05	615.720,37
EDIFICIOS ADM. TERCEROS	188.768,83	117.434,15
EDIFICIOS INDUSTRIALES	44.743.163,43	3.914.402,29
2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	444.401.418,32	52.274.105,36
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	19.012.717,79	1.346.798,71
MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	30.546.158,36	4.152.397,53
CUARTOS TRANSFORMACION	1.136.104,80	313.215,96
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECHANICAS	68.042.926,24	7.424.617,23
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	188.031.372,88	21.240.910,37
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	92.808.734,01	13.437.665,03
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	42.124.648,21	4.245.344,02
SEÑALES DE TERCEROS	45.101,02	37.601,10
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	1.972.088,03	71.889,92
INSTALACIONES SANITARIAS	681.566,98	3.665,49
3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	21.212.960,84	1.934.204,81
MOBILIARIO	8.666.698,01	1.151.646,68
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	2.586.520,40	173.825,65
UTILLAJE	9.959.742,43	608.732,48
4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE	712.186.585,30	30.069.285,04
MATERIAL FERROVIARIO	653.459.771,67	28.797.869,92
MATERIAL AUTOMOVIL	349.564,02	50.810,41
COCHES TERCEROS	522.620,85	540.661,26
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO	57.854.628,76	679.943,45
5. OTRO INMOVILIZADO	61.696.164,50	4.318.689,49
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	34.144.241,22	2.465.781,33
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	22.660.550,36	1.135.610,83
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	4.839.051,57	590.348,53
REPUESTOS DE TERCEROS	52.321,35	126.948,80
TOTAL	1.456.097.345,18	111.841.871,98



BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL	TOTALMENTE AMORTIZADO
-307.248,69	-21.560,00	239.516.994,81	50.146.245,61
-	11.830.574,47	108.011.377,11	2.225.000,02
-	-21.560,00	78.260.893,27	41.849.916,60
-	-11.830.574,47	-	
-98.570,88	-	4.489.633,54	
-208.677,81	-	97.525,17	
-	-	48.657.565,72	6.071.328,99
-67.394,61	-103.448,97	496.504.680,10	223.141.432,71
-	-222,54	20.359.293,96	13.332.542,18
-	-	34.698.555,89	11.344.374,65
-	-	1.449.320,76	
-	-	75.467.543,47	38.188.987,01
-67.394,61	-103.226,43	209.101.662,21	92.916.855,40
-	-	106.246.399,04	45.676.566,88
-	-	46.369.992,23	19.332.985,89
-	-	82.702,12	
-	-	2.043.977,95	1.676.221,72
-	-	685.232,47	672.898,98
-7.906,50		23.139.259,15	16.347.406,14
-	-	9.818.344,69	5.045.033,17
-7.906,50	-	2.752.439,55	1.915.699,66
-	-	10.568.474,91	9.386.673,31
-4.359.975,28		737.895.895,06	436.384.243,71
-4.359.975,28	-	677.897.666,31	377.662.055,81
-	-	400.374,43	187.615,69
-	-	1.063.282,11	
-	-	58.534.572,21	58.534.572,21
-52.545,15	125.008,97	66.087.317,81	47.842.617,00
-	-1.636,35	36.608.386,20	31.976.114,36
-14.981,94	-1.713,60	23.779.465,65	14.080.263,50
-37.563,21	126.645,32	5.518.482,21	1.786.239,14
-	1.713,60	180.983,75	
-4.795.070,23		1.563.144.146,93	773.861.945,17



La Sociedad no dispone de bienes afectados por ningún tipo de garantía.

Tal y como se indica en la Nota 7, al cierre del ejercicio la Sociedad tiene operaciones de arrendamiento financiero sobre determinados elementos de transporte.

Las inversiones más significativas efectuadas por la Sociedad en 2013 para su Inmovilizado durante el ejercicio han sido:

- Señalización incremento de capacidad de líneas, 9 millones de euros.
- Renovación de vía, 5 millones de euros.
- Sustitución y renovación de escaleras mecánicas, 3 millones de euros.
- Conservación y consolidación de túneles y pozos 2 millones de euros
- Material móvil, 2 millones de euros.
- Renovación de vehículos auxiliares y dresinas, 2 millones de euros.
- Remodelación y mejoras en estaciones 1 millón de euros
- Sistemas informáticos, 1 millón de euros.
- Equipos de señalización y comunicaciones, 1 millón de euros.
- Máquinas automáticas y torniquetes 1 millón de euros

Los resultados reconocidos como consecuencia de la enajenación de inmovilizado material durante los ejercicios 2013 y 2012 se corresponden, principalmente, con las siguientes operaciones:

Durante el ejercicio 2013, se ha firmado un contrato de compra venta de coches 6000 1ª y repuestos con Subterráneos de Buenos Aires. A 31 de diciembre se han entregado a Buenos Aires 16 unidades de material móvil y un remolque del tipo 6000 1ª. El resultado de la operación en el ejercicio 2013, recoge un beneficio de 6.358.586 euros.

Durante el ejercicio 2012, Metro de Madrid vendió al Metro de Buenos Aires 6 unidades de material móvil, tipo 5000 1ª, compuesta cada una de dos coches motores. El beneficio de la operación ascendió a 292.270 euros. Adicionalmente, se vendió el solar de Cardenal Cisneros arrojando la operación un beneficio de 2.049.848 euros.

Durante el ejercicio 2013 se ha activado el importe de 891.681 euros, derivado de los gastos financieros provenientes de préstamos a largo plazo considerados como financiación específica, como mayor valor del inmovilizado material en aquellos proyectos que necesitan un periodo superior a un año para estar en condiciones de uso y/o explotación. En el ejercicio 2012 se activaron 942.366 euros de gastos financieros.

El importe de los bienes de esta naturaleza totalmente amortizados a cierre de los ejercicios 2013 y 2012 es de 801.150.192 euros y 773.861.945 euros respectivamente.



Las adquisiciones de inmovilizado, material e intangible, durante 2013 y 2012 se han financiado, en su totalidad, a través de préstamos bancarios (véase Nota 12.1).





7. ARRENDAMIENTOS Y OTRAS OPERACIONES DE NATURALEZA SIMILAR

La sociedad dentro del epígrafe “Elementos de transporte”, recoge los derechos de arrendamiento financiero sobre unidades de transporte (96 coches) de las series 2000 y 5000 afectas a una operación de “lease-back”, reconocidos por un importe inicial de 58.534.572 euros, correspondiente al valor razonable del activo al inicio del contrato.

Dicha operación de lease-back se realizó con Bank of América en diciembre de 1997. Los derechos contractuales de cobro fueron cedidos por dicha entidad financiera a la mercantil MB Deal 97, S.L. El resultado final de la operación es la obtención de una financiación cuya cuantía global constituye el valor del préstamo y sus intereses. La duración del contrato es por un periodo máximo de 25 años, con opción de compra en el año 2015. En estos momentos, la compañía no prevé que vaya a ejercitar dicha opción de compra, lo que significaría la prórroga automática del contrato hasta el 2022.

Esta operación no supone para Metro de Madrid ninguna restricción en relación al reparto de dividendos, endeudamiento adicional o la suscripción de nuevos contratos de arrendamiento.

Han transcurrido 16 años desde que se realizó la operación, habiendo satisfecho cuotas por valor de 50.278.833 euros y quedando pendiente por liquidar 89.376.345 euros.

		Euros	
		2013	2012
		Importe	Importe
Cuotas abonadas hasta 2012	47.471.434,73	Cuotas abonadas hasta 2011	44.664.036,45
Cuota satisfecha en 2013	2.807.398,28	Cuota satisfecha en 2012	2.807.398,29
Cuotas pendientes	89.376.344,55	Cuotas pendientes	92.183.742,82
TOTAL DEUDA	139.655.177,56		139.655.177,56

		Euros			
		Cuotas		Valor Actual Cuotas	
		2013	2012	2013	2012
1 año	2.807.398,29	2.807.398,29	2.807.398,29	2.807.398,29	2.807.398,29
Entre 2 y 5 años	30.233.969,67	26.183.849,00	25.764.123,46	21.823.411,72	
Más de 5 años	56.334.976,57	63.192.495,53	35.851.512,38	38.697.083,77	
Total	89.376.344,53	92.183.742,82	64.423.034,13	63.327.893,78	

No existen cuotas contingentes reconocidas como gasto del ejercicio ni bases para su determinación a futuro.



7.1. Arrendamientos operativos

La compañía ha evaluado todas las operaciones descritas en este apartado según la normativa contable y las ha clasificado como operaciones de arrendamiento operativo. Las cuotas de arrendamiento se cargan a la cuenta de pérdidas y ganancias de una forma lineal en el plazo de duración del arrendamiento.

Las operaciones de arrendamiento operativo de material móvil ferroviario conllevan el mantenimiento integral por parte del arrendador.

En estas operaciones el arrendador repercute al arrendatario el coste de seguros de daños a los bienes de su propiedad. Estas operaciones no suponen para Metro de Madrid ninguna restricción en relación al reparto de dividendos, endeudamiento adicional o la suscripción de nuevos contratos de arrendamiento.

El gasto por arrendamiento operativo en los ejercicios 2013 y 2012 se desglosa en la siguiente clasificación:

Arrendamientos operativos. Gasto del ejercicio	Euros	
	2013	2012
	Importe	Importe
Caixarenting 7000	5.915.732,52	5.915.732,52
Caixarenting 6000	1.223.416,32	1.223.416,32
Ferromóvil 3000, S.L.	45.602.373,15	46.760.348,72
Ferromóvil 9000, S.L.	29.304.809,20	30.080.208,76
Plan Azul S.L.	37.115.924,45	36.763.528,87
Plan Metro	17.392.970,86	30.372.751,98
Otros arrendamientos	5.926.479,87	7.196.952,35
Total	142.481.706,37	158.312.939,52





Al cierre del ejercicio 2013 y 2012 la Sociedad tiene contratos de arrendamiento que seguirán vigentes los próximos años, y se materializan en una obligación de pagos que se clasifican según su vencimiento de la siguiente manera:

Euros

Arrendamientos operativos-Cuotas futuras		
1 AÑO	2013	2012
Caixarenting 7000	5.915.732,52	5.915.732,52
Caixarenting 6000	1.223.416,32	1.223.416,32
Ferromóvil 3000, S.L.	53.843.007,20	55.355.394,70
Ferromóvil 9000, S.L.	34.379.146,34	35.339.801,11
Plan Azul S.L.	36.291.795,53	36.199.486,84
Plan Metro, S.A.	31.953.720,92	36.427.706,81
Otros Arrendamientos	4.661.863,47	5.899.936,00
Total	168.268.682,30	176.361.474,30
ENTRE 2 Y 5 AÑOS	2013	2012
Caixarenting 7000	23.662.930,08	23.662.930,08
Caixarenting 6000	4.180.005,76	4.893.665,28
Ferromóvil 3000, S.L.	200.300.529,14	206.348.596,36
Ferromóvil 9000, S.L.	127.944.528,23	131.785.707,71
Plan Azul S.L.	145.167.182,13	144.797.947,36
Plan Metro, S.A.	173.331.525,41	155.048.287,23
Otros Arrendamientos	7.221.480,46	11.493.540,67
Total	681.808.181,21	678.030.674,69
Más de 5 años	2013	2012
Caixarenting 7000	2.957.866,26	8.873.598,78
Caixarenting 6000	-	509.756,80
Ferromóvil 3000, S.L.	216.336.564,26	264.131.504,23
Ferromóvil 9000, S.L.	138.315.505,38	168.853.472,25
Plan Azul S.L.	145.167.182,13	180.997.434,21
Plan Metro, S.A.	523.752.258,01	534.998.095,63
Otros Arrendamientos	19.147.830,10	20.420.283,10
Total	1.045.677.206,14	1.178.784.145,00

En su posición de arrendatario, los contratos de arrendamiento más significativos que tiene la Sociedad al cierre del ejercicio 2013 y 2012 son los siguientes:

a) Contratos de arrendamiento de material móvil para la explotación de la red actual y nuevas ampliaciones.

- a.1) En 2001 se firmó un contrato de arrendamiento con CAIXARENTING, S.A., para arrendar seis unidades de material móvil de gálibo ancho, tipo MRSSRM, bitensión en 600 v.c.c./1.500 v.c.c., para circulación comercial con viajeros. Las cuotas de arrendamiento reconocidas como gasto durante los ejercicios 2013 y 2012 han ascendido a 5.915.732 euros y 5.915.732 euros respectivamente, incluyendo gastos de mantenimiento y seguros por importe de 1.652.259 euros cada ejercicio. No existen cuotas contingentes ni plazos de renovación, ni opciones de compra sobre este material.



Euros

CAIXARENTING 7000	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	5.915.732,52	23.662.930,08	2.957.866,26

- a.2) En junio de 2002 se contrató el arrendamiento, con CAIXARENTING, S.A., de trece coches remolque serie 6000, con vencimiento en el ejercicio 2018. Las cuotas de arrendamiento reconocidas como gasto durante los ejercicios 2013 y 2012 han ascendido a 1.223.416 euros cada ejercicio, incluyendo en este importe gastos por mantenimiento y seguros de 416.716 euros. No existen cuotas contingentes ni opciones de compra sobre este material.

Euros

CAIXARENTING 6000	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	1.223.416,32	4.180.005,76	0

- a.3) Durante el ejercicio 2006 se firmaron con las Sociedades Ferromóvil 3000, S.L. y Ferromóvil 9000, S.L, sendos contratos para el arrendamiento de material móvil destinado a cubrir las necesidades para la red ampliada en el ejercicio 2007. El material objeto de arrendamiento es el siguiente:

Serie	Subserie	Numero de Unidades	Composición	Galibo	Arrendadora
3000	1	36	MRSSRM	Estrecho	Ferromóvil 3000
3000	3	54	MRSM	Estrecho	Ferromóvil 3000
9000	1	26	MRSSRM	Ancho	Ferromóvil 9000
9000	2	6	MRSSRM	Ancho	Ferromóvil 9000
9000	3	20	MRM	Ancho	Ferromóvil 9000

La duración del arrendamiento es de 17 años, finalizando ambos contratos el 31 de diciembre de 2023. Durante los ejercicios 2013 y 2012 las cuotas de arrendamiento satisfechas por estos contratos han ascendido a 77.247.281 euros y 83.512.827 euros, respectivamente y que incluye cuotas contingentes por 13.447.915 euros, en 2013 y 9.763.957 euros, en 2012, que se han registrado como menor gasto del ejercicio. No existen opciones de compra por parte de Metro de Madrid sobre este material.

En estos contratos las cuotas de arrendamiento no son lineales. La Sociedad ha reconocido como gasto, en la cuenta de pérdidas y ganancias, el importe de 74.907.182 euros que corresponden al gasto repercutido de forma lineal en el ejercicio 2013. La diferencia entre el gasto reconocido en el ejercicio y las cuotas de arrendamiento abonadas a los arrendadores se han contabilizado en el epígrafe “VI. Periodificaciones a corto plazo” del balance de situación. (Véase nota 15).

El importe total de los pagos futuros mínimos del arrendamiento para éste caso son los que se indican a continuación:

Euros

Ferromóvil 3000, S.L.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	53.843.007,20	200.300.529,14	216.336.564,26



Euros

Ferromóvil 9000, S.L.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	34.379.146,34	127.944.528,23	138.315.505,38

Con fecha 19 de febrero de 2014, se ha firmado con ambas sociedades una novación de los contratos de arrendamiento y mantenimiento, por el cual se podría extender el arrendamiento 4 meses en el año 2024. En su caso, la cuota a pagar por arrendamiento en 2024 ascendería a 11,8 MM € en Ferromóvil 3000 y 8,9 MM€ en Ferromóvil 9000.

- a.4) En el ejercicio 2007, se firmó con la empresa Plan Azul 07 S.L. un contrato de arrendamiento operativo de material móvil ferroviario, que entró en vigor en el año 2008 y tiene una duración de 15 años no prorrogables. El material objeto de este contrato es el que se describe a continuación.

Serie	Numero de Unidades	Composición	Galibo	Arrendadora
6000	22	Coches remolque	Ancho	Plan Azul 07, S.L.
7000	31	Unidades de 6 coches	Ancho	Plan Azul 07, S.L.
8000	53	Unidades de 3 coches	Ancho	Plan Azul 07, S.L.

El gasto reconocido durante el ejercicio 2013, ha ascendido a 37.115.924 euros, que incluyen 3.060.445 euros que conforman la parte contingente generada por el incremento del 85% del IPC de años anteriores. Durante 2012 el gasto reconocido fue de 36.763.529 euros que incluye 2.189.594 euros de cuota contingente.

El contrato posee una opción de compra, pero se desestima su realización por considerarse superior al valor de los bienes en el momento de finalización del contrato.

El importe total de los pagos futuros mínimos del arrendamiento para éste caso son los que se indican en el cuadro adjunto:

Euros

Plan Azul 07, S.L.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	36.291.795,53	145.167.182,13	145.167.182,13

- a.5) En el ejercicio 2008, se firmó con la empresa Plan Metro S.A. un contrato de arrendamiento operativo de material móvil ferroviario con una duración de 17 años, y cuyo objetivo es la mejora y ampliación del servicio de transporte en los próximos años.

En virtud de las adendas firmadas con fecha 30 de Julio de 2013, se recepcionan las últimas 27 unidades y se modifican las cuotas de arrendamiento para adaptarlas al uso real operativo que se va a realizar del material arrendado. En el ejercicio 2012, no hubo recepción de unidades, y se reconoció un gasto de 30.372.752 euros.



Con fecha de 27 de diciembre de 2011, se firmó una adenda al contrato inicial, modificando los plazos de entrega del material móvil para su adecuación a las necesidades de material previstas.

El contrato posee una opción de compra, pero se desestima su realización por considerarse superior al valor de los bienes en el momento de la finalización del contrato.

El importe total de los pagos futuros del arrendamiento para éste caso son los que se indican en el cuadro adjunto:

Euros

Plan Metro, S.A.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	31.953.720,92	173.331.525,41	523.752.258,01





8. ACTIVOS FINANCIEROS

8.1.- Activos financieros a largo y corto plazo (excepto Inversiones en Empresas Asociadas)

El valor contable de los activos financieros se corresponde con el valor razonable de los mismos.

La clasificación de los activos financieros, en 2013 y 2012, por categorías y clases, sin incluir las inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas, es como sigue:

NO CORRIENTE

Euros

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	
	2013	2012
Préstamos y partidas a cobrar		
Créditos a terceros	5.770.974,39	5.947.626,05
Depósitos y fianzas	158.189,58	168.612,22
Otros activos financieros	6.723.172,84	7.085.042,59
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A COBRAR	12.652.336,81	13.201.280,86

CORRIENTE

Euros

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	
	2013	2012
Otros activos financieros	369.371,21	317.957,46
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	172.381.801,46	303.690.774,33
• Clientes por ventas y prestaciones de servicios	118.276.905,77	233.504.643,73
• Otras cuentas a cobrar	54.104.895,69	70.186.130,60
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A COBRAR	172.751.172,67	304.008.731,79
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes		
• Tesorería	24.832.247,42	69.788.490,30
TOTAL EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS	24.832.247,42	69.788.490,30

8.1.1.-Activos financieros a largo plazo

El movimiento durante los ejercicios 2013 y 2012 de cada partida incluida en préstamos y partidas a cobrar a largo plazo ha sido el siguiente:

Euros

	Largo plazo	Créditos a terceros	Depósitos y fianzas entregadas	Otros activos financieros	Total
2012	Saldo 31.12.2011	6.961.236,61	262.999,62	7.256.580,69	14.480.816,92
	Entradas /(Reducciones)	674.379,79	-	210.440,84	884.820,63
	Salidas /(Dotaciones)	1.687.990,35	94.387,40	381.978,94	2.164.356,69
	Saldo 31.12.2012	5.947.626,05	168.612,22	7.085.042,59	13.201.280,86
2013	Entradas /(Reducciones)	802.796,68	-	21.255,13	824.051,81
	Salidas /(Dotaciones)	979.448,34	10.422,64	383.124,88	1.372.995,86
	Saldo 31.12.2013	5.770.974,39	158.189,58	6.723.172,84	12.652.336,81



El detalle de las partidas que forman parte del epígrafe “Créditos a terceros” es el siguiente:

- a) Préstamos a largo plazo al personal para la adquisición de vivienda: Dichos préstamos tienen un plazo de amortización de diez años. Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 el saldo a largo plazo asciende a 421.742 euros y 521.345 euros respectivamente.
- b) Créditos al personal a largo plazo: Dichos créditos tienen un vencimiento de 30 meses. Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 el saldo a largo plazo asciende a 5.349.232 euros y 5.426.281 euros respectivamente.

“Otros activos financieros” recoge, principalmente, el importe a largo plazo de la penalización acordada por el retraso en la entrega de los trenes relacionados con el contrato de arrendamiento con Ferromóvil 9000 SL. Dicho importe se va actualizando todos los años con el IPC anual (véase nota 7.2.a.3).

El detalle por vencimientos de créditos a terceros, a 31 de diciembre de 2013 y 2012, es el siguiente:

Entidad	Euros					
	1 año		Entre 2 y 5 años		Más de 5 años	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Préstamos a largo plazo para la adquisición de viviendas	95.533,00	102.772,84	308.229,41	406.604,99	113.512,48	114.739,91
Créditos al personal a largo plazo	1.178.216,85	1.385.689,31	5.349.232,50	5.426.281,15	-	-
TOTAL	1.273.749,85	1.488.462,15	5.657.461,91	5.832.886,14	113.512,48	114.739,91

No existe diferencia significativa entre el valor contable y el valor razonable de los activos financieros de la Sociedad.

8.1.2.- Activos financieros a corto plazo

El detalle de las partidas incluidas en “Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar” es el siguiente (en euros):

	Ejercicio 2013	Ejercicio 2012
• Clientes por ventas y prestaciones de servicios	109.243.469,27	228.106.788,45
• Clientes empresas del grupo y asociadas	9.033.436,50	5.397.855,28
• Deudores varios	7.509.586,77	9.374.234,30
• Personal	1.273.749,85	1.488.462,15
• Activo por impuesto corriente	30.713,58	
• Otros créditos con las administraciones públicas (ver nota 14.1.)	45.290.845,49	59.323.434,15
Total	172.381.801,46	303.690.774,33

Durante el ejercicio 2013 la Sociedad ha registrado pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales por importe de 1.180.433 euros de los cuales 241.981 euros se corresponden con pérdidas de créditos comerciales incobrables (en el ejercicio 2012 se dotó un importe de 2.644.437 euros).



Euros

Deudores Comerciales	Deterioro de valor
Saldo inicial 2012	342.203,61
Dotaciones	2.612.623,83
Aplicaciones y anulaciones	144.861,14
Saldo final 2012	2.809.966,30
Dotaciones	1.249.794,81
Aplicaciones y anulaciones	311.342,39
Saldo final 2013	3.748.418,72

El detalle del epígrafe de Efectivo y Otros Activos equivalentes es como sigue:

Euros

Conceptos	2013	2012
Caja	11.960.915,49	14.261.730,13
Bancos	12.871.331,93	55.526.760,17
Total	24.832.247,42	69.788.490,30

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender todos los compromisos de pago que se derivan de su actividad, la Sociedad dispone de la tesorería que muestra su Balance, así como de las líneas crediticias y de financiación, de las que no se ha dispuesto crédito, por valor de 29 millones de euros.

Euros

PÓLIZAS DE CRÉDITO		2013			2012		
BANCO	Dispuesto	Límite	Vencimiento	Dispuesto	Límite	Vencimiento	
SANTANDER	-	15.000.000	19/11/2014	-	15.000.000	19/11/2013	
CAIXABANK	-	4.000.000	29/11/2014	-	4.000.000	30/11/2013	
SABADELL ATLÁNTICO	-	10.000.000	19/11/2014	-	10.000.000	19/11/2013	
BBVA	-	-	-	-	10.000.000	19/11/2013	
		29.000.000			39.000.000		

Asimismo, a cierre de los ejercicios 2013 y 2012 existía un saldo en las distintas cuentas bancarias de 12.871.332 euros y 55.526.760 euros respectivamente.

8.2.- Inversiones en Empresas asociadas

El movimiento durante los ejercicios 2013 y 2012 de cada partida de este capítulo ha sido el siguiente:

Euros

	Largo plazo	Participaciones en empresas asociadas	Créditos a empresas asociadas	Totales
2012	Saldo inicial	39.081.417,36	292.748,56	39.374.165,92
	Entradas /(reducciones)	377.343,24	11.168,47	388.511,71
	Salidas /(dotaciones)	-1.142.054,13	-	-1.142.054,13
	Saldo final 2012	38.316.706,47	303.917,03	38.620.623,50
2013	Entradas /(reducciones)	304.807,47	11.562,88	316.370,35
	Salidas /(dotaciones)	-2.618.320,00	-	-2.618.320,00
	Saldo final 2013	36.003.193,94	315.479,91	36.318.673,85



Con fecha 30 de Noviembre de 2007 Metro de Madrid, S.A. facilitó a Metros Ligeros de Madrid, S.A. un préstamo por importe de 255.000 euros a un tipo de interés del 4,75% anual, con vencimiento en el ejercicio 2034. Durante los meses de Junio 2013-2012 los intereses devengados, a esas fechas, se capitalizaron pasando a ser el total dispuesto de 315.480 euros y 303.917 euros respectivamente. Los intereses devengados a 31 de diciembre de 2013 y 2012, pendientes de cobro, ascendieron a 7.659 euros y 7.378 euros, respectivamente.

La información más significativa relacionada con las empresas asociadas al cierre del ejercicio, coincidiendo en todos los casos los porcentajes de participación que se detallan con los derechos de voto que tiene la Sociedad en sus participadas, es la siguiente:

Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A., en una proporción del 42,5 por ciento. El importe de la inversión inicial realizada por Metro de Madrid, S.A., ascendió a 17.859.316 euros, que está representada por 297.160 acciones nominativas, con un valor nominal de 60,10 euros por acción, que no cotizan en Bolsa y que se encuentran totalmente desembolsadas. Con fecha 30 de diciembre de 2011, se realizó una ampliación de capital con la que Metro adquirió 6.746 acciones del mismo nominal de las anteriores manteniendo su porcentaje de participación social con lo que la inversión total asciende a 18.264.758.

Con fecha 18 de diciembre de 2012, se acuerda en Consejo de Administración la realización de la ampliación de capital por los pagos que los socios han realizado en concepto de intereses y comisiones del crédito Subordinado. Con ello Metro de Madrid mantiene su porcentaje de participación social y el importe total del coste de la inversión asciende a 18.642.101 euros.

En línea con los años anteriores, en el ejercicio 2013 se procede a la realización de la ampliación de capital por los pagos que los socios han realizado en concepto de intereses y comisiones del crédito Subordinado. Con ello Metro de Madrid mantiene su porcentaje de participación social y el importe total del coste de la inversión asciende a 18.946.909 euros.

Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. es concesionaria para la construcción y explotación de la prolongación de línea 9 entre Puerta de Arganda y Arganda del Rey.

A 31 de diciembre de 2013, la Sociedad ha dotado una provisión por deterioro por un importe de 2.618.320 euros como consecuencia del análisis del negocio de Transportes Ferroviarios de Madrid, con las hipótesis futuras más probables

A 31 de diciembre de 2012, la Sociedad dotó una provisión por deterioro por un importe de 1.142.054 euros como consecuencia del análisis del negocio de Transportes Ferroviarios de Madrid, con las hipótesis futuras más probables.

El importe recuperable de Transportes Ferroviarios de Madrid S.A. se ha calculado como el valor actual de la participación de la Sociedad en los flujos de efectivo que se espera que genere dicha sociedad asociada, procedente de su actividad ordinaria así como de su enajenación.

Las Cuentas Anuales de la Sociedad están siendo auditadas a 31 de diciembre de 2013. No se han percibido dividendos en el ejercicio.



El cálculo del valor actual de los flujos de efectivo se ha basado en las siguientes hipótesis:

1. Los flujos de efectivo han sido proyectados basándose en los resultados de explotación establecidos en el plan de negocio de la concesión a 16 años.
2. La tasa de descuento utilizada es el 7,60% y ha sido estimada en base el Coste Medio Ponderado de Capitales del sector corregido por la prima de riesgo especificada de la entidad dependiente.

Miles de Euros

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de particip. (%)	Capital	Reservas	Otras partidas de Fondos Propios	Rdo ejercicio	Total Patrimonio Neto	Deterioro de valor de la particip.	Valor de la Inversión
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. Dr. Esquerdo, 136 28007 MADRID	2013	42,50%	44.581	-	6.978	307	51.866	-7.141	11.806
	2012	42,50%	43.864	-	5.545	1.545	50.954	-4.523	14.119

Metrocall, S.A. Metro de Madrid, S.A. posee una inversión del 40% de la compañía a un precio de adquisición de 1.502.530 euros. La Sociedad presenta un capital de 2.750.000 euros representado por acciones nominativas, en número de 62.500, con un valor nominal de 44,00 euros por acción, que no cotizan en Bolsa. Tiene por objeto la implantación, gestión y explotación de una red pública de telecomunicaciones apta para dar servicio de telefonía móvil en la red e instalaciones de Metro de Madrid.

Las Cuentas Anuales de la Sociedad están siendo auditadas a 31 de diciembre de 2013. No se han percibido dividendos en el ejercicio.

Miles de Euros

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de particip. (%)	Capital	Reservas	Otras partidas de Fondos Propios	Rdo ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Total Patrimonio Neto	Valor de la Inversión
Metrocall, S.A. C/Josefa Valcarcel, 26 MADRID	2013	40,00%	2.750	1.738	-	1.189		5.677	1.503
	2012	40,00%	2.750	964	-	827	-173	4.368	1.503

Metros Ligeros de Madrid S.A., con una proporción del 42,5% del capital social. El importe de la inversión total realizada por Metro de Madrid S.A. asciende a 22.695.000 euros. Las Cuentas Anuales de la Sociedad están siendo auditadas a 31 de diciembre de 2013. Metros Ligeros de Madrid, S.A. es concesionaria para la construcción y explotación de la línea ML1 de metro ligero. No se han percibido dividendos en el ejercicio.



Miles de Euros

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de particip. (%)	Capital	Rvas	Otras partidas de Fondos Propios	Rdo ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Total Patrimonio Neto	Valor de la Inversión
Metros Ligeros de Madrid, S.A. Dr. Esquerdo, 136 - 28007 MADRID	2013	42,50%	19.800	-	34.052	-1.113	-29.845	22.894	22.695
	2012	42,50%	19.800	-	34.636	-584	-42.624	11.228	22.695

8.3.- Información sobre naturaleza y nivel de riesgo de los instrumentos financieros

La gestión de los riesgos financieros de la Sociedad está centralizada en la Dirección General Económico Financiera, la cual tiene establecidos los mecanismos necesarios para controlar la exposición a los riesgos de crédito y liquidez. A continuación se indican los principales riesgos financieros que impactan a la Sociedad:

a) Riesgo de crédito:

La sociedad estima que no tiene un riesgo de crédito significativo sobre sus activos financieros.

b) Riesgo de liquidez:

La Sociedad mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de elevado nivel crediticio de acuerdo a las condiciones de inversiones de excedentes de liquidez de las Empresas Públicas definidas en la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid.

c) Riesgo de mercado:

La Sociedad estima que en sus instrumentos financieros el riesgo de tipo de interés no es significativo. La Compañía tiene firmados dos contratos de consultoría en Ecuador, considerándose el riesgo de tipo de cambio poco significativo.

Por otro lado, con el vigente Acuerdo Marco con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, basado en un régimen financiero presidido por el principio de tarifas suficientes que cubran la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, el riesgo de una variación de los precios no debe ser significativo para la sociedad (véase nota 1).





9. EXISTENCIAS

El movimiento en las partidas de compras y consumos durante los ejercicios 2013 y 2012 ha sido el siguiente:

Euros

	CONCEPTO	Materiales diversos	Repuestos	Material de oficina	Billeteaje	Vestuario	Provisión por deterioro de valor de existencias	Totales
2012	Saldo final 2011	1.838.295,05	13.838.852,40	199.497,53	27.407,47	99.908,02	-2.384.074,87	13.619.885,60
	Compras	3.773.632,90	6.324.141,86	654.391,71	602.982,14	551.807,94		11.906.956,55
	Consumos	-3.921.185,40	-7.718.870,64	-675.716,25	-599.802,04	-568.007,23		-13.483.581,56
	Trasposos (salidas)	-603,20						-603,20
	Reversión/ (Dotación)						-427.103,61	-427.103,61
	Saldo final 2012	1.690.139,35	12.444.123,62	178.172,99	30.587,57	83.708,73	-2.811.178,48	11.615.553,78
2013	Compras	4.026.047,95	5.738.930,63	240.366,44	596.512,87	474.632,17	-	11.076.490,06
	Consumos	-3.877.220,89	-5.965.375,45	-289.044,73	-553.051,54	-494.231,50	-	-11.178.924,11
	Trasposos (salidas)	-	-	-	-	-	-	-
	Reversión/ (Dotación)	-	-	-	-	-	-55.186,52	-55.186,52
	Saldo final 2013	1.838.966,41	12.217.678,80	129.494,70	74.048,90	64.109,40	-2.866.365,00	11.457.933,21

En lo relativo a existencias no existen compromisos firmes de compra ni limitaciones en la disponibilidad de las mismas por garantías, pignoraciones, fianzas y otras razones análogas.

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012, la corrección valorativa por deterioro de valor de existencias es de 2.866.365 euros y 2.811.178 euros, respectivamente, como consecuencia de la pérdida de valor de las existencias que la Sociedad mantiene en su stock.

Durante el ejercicio 2013 no se han traspasado repuestos al inmovilizado material. En el ejercicio 2012 se han traspasado repuestos por importe de 603 euros (Véase nota 6).





10. PATRIMONIO NETO Y FONDOS PROPIOS

La composición y el movimiento del patrimonio neto se presentan en el Estado de Cambios del Patrimonio Neto.

a) Capital social

El capital de la Sociedad a 31 de diciembre de 2013, asciende a 14.084.428 euros, dividido en 4.679.212 acciones al portador, de 3,01 euros nominales cada una, totalmente suscritas y desembolsadas, gozando todas ellas de iguales derechos.

No existe ningún otro tipo de derecho incorporado, bonos de disfrute, obligaciones convertibles, títulos y pasivos financieros similares.

En virtud del acuerdo firmado el 12 de diciembre de 2011, la titularidad y los derechos de las acciones del Ayuntamiento de Madrid fueron transmitidos, con efecto del 28 de diciembre del 2011, a la Comunidad Autónoma de Madrid razón por la cual ésta pasó a ser el accionista único de Metro de Madrid S.A. (véase nota 1).

b) Reservas

La “Reserva Legal” está dotada, de conformidad con el Artículo 27 de la Ley de Sociedades de Capital, por el importe mínimo requerido del 20% del capital social.

La totalidad del importe del epígrafe 2. “Otras reservas” es de libre disposición hasta el importe en que, a consecuencia de su distribución, el patrimonio neto no resulte igual a la cifra de capital social.

c) Subvenciones, donaciones y legados

c.1) Subvenciones en Capital concedidas por el Consorcio Regional de Transportes

Corresponden a las subvenciones en capital, no reintegrables, concedidas por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) a partir de 1991, para la adquisición de activos, cuyo detalle es el siguiente:

	Euros	
Fondos Propios	2013	2012
Saldo al 1 de Enero	714.131.954,32	766.587.143,00
Importe bruto	-49.362.253,66	-52.150.424,51
Efecto fiscal	148.086,75	156.451,27
Otros ajustes		
Ajuste de subvenciones de años anteriores	-3.073.631,80	-462.603,17
Efecto fiscal	9.220,90	1.387,73
Saldo al 31 de Diciembre	661.853.376,51	714.131.954,32

La totalidad de las subvenciones de capital recibidas del CRTM han sido destinadas a la adquisición de activo material e intangible.



Conforme al Acuerdo Marco firmado con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la Sociedad, durante los ejercicios 2013 y 2012 no ha devengado ningún importe en concepto de subvenciones para adquisición de inmovilizado material e intangible.

En el epígrafe de “ajuste de subvenciones de años anteriores”, en el ejercicio 2013, se encuentra un importe de 3.073.632 euros correspondiente a las subvenciones relacionadas con la venta de coches 6000 1ª a Buenos Aires y con otro inmovilizado dado de baja.

En el ejercicio 2012 el importe ascendió a 462.603 euros.

c.2) Subvenciones en Capital concedidas por otros Organismos

Corresponden a las subvenciones en capital no reintegrables, materializadas en la no aplicación de intereses sobre los importes concedidos por Organismos Públicos, para la conversión de activos para actividades públicas, como museos, así como ayudas para proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación. El movimiento de estas subvenciones ha sido el siguiente:

Euros

Fondos Propios	2013	2012
Saldo al 1 de Enero	1.881.102,74	1.721.799,38
Altas		
Importe bruto	471.153,18	423.634,61
Efecto fiscal	-1.413,46	-1.270,90
Traspaso a resultados		
Importe bruto	-329.500,45	-263.851,96
Efecto fiscal	988,52	791,61
Saldo al 31 de Diciembre	2.022.330,53	1.881.102,74

c.3) Subvenciones de Explotación incorporadas al resultado del ejercicio

Las “subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio” se componen de subvenciones de formación por importe de 1.299.652 euros y de subvenciones de Investigación y Desarrollo por importe de 166.944 euros. En el ejercicio 2012, se corresponden con subvenciones de formación por importe de 1.093.738 euros y de subvenciones de Investigación y Desarrollo por importe de 306.714 euros





11. PROVISIONES

11.1.- Provisiones a largo plazo

El detalle de las provisiones a largo plazo del Balance de Situación al cierre de los ejercicios 2013 y 2012, así como los principales movimientos registrados, son los siguientes:

Euros

	Provisiones a largo plazo	Obligaciones con el personal	Provisión para impuestos	Otras provisiones	Total
2012	Saldo inicial 2012	16.186.636,13	20.731,73	1.010.394,60	17.217.762,46
	Dotaciones	4.502.365,35	3.352.043,88	23.398,35	7.877.807,58
	Aplicaciones/ anulaciones	-4.024.684,39	-63.442,14	-	-4.088.126,53
	Saldo final 2012	16.664.317,09	3.309.333,47	1.033.792,95	21.007.443,51
2013	Dotaciones	60.935.528,90	1.186.158,72	127.941,80	62.249.629,42
	Aplicaciones/ anulaciones	-6.775.637,99	-	-17.628,41	-6.793.266,40
	Saldo final 2013	70.824.208,00	4.495.492,19	1.144.106,34	76.463.806,53

11.1.1- Obligaciones con el personal.

El detalle de las obligaciones a largo plazo al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 con el personal es el siguiente:

Euros

	Concepto	Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978	Provisión indemnizaciones ERE	Provisión por procesos pendientes	Provisión retribuciones a largo plazo personal	TOTAL
2012	Saldo inicial 2012	914.886,28		6.999.366,85	8.272.383,00	16.186.636,13
	Dotaciones	-		4.502.365,35		4.502.365,35
	Aplicaciones/ anulaciones	-274.672,51		-3.750.011,88	-	-4.024.684,39
	Saldo final 2012	640.213,77		7.751.720,32	8.272.383,00	16.664.317,09
2013	Dotaciones	49.822,93	59.904.342,79	981.363,18	-	60.935.528,90
	Aplicaciones/ anulaciones			-6.775.637,99	-	-6.775.637,99
	Saldo final 2013	690.036,70	59.904.342,79	1.957.445,51	8.272.383,00	70.824.208,00

- a) Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978: Al cierre del ejercicio 2013, la Sociedad tiene dotada una provisión correspondiente a la paga de vacaciones de empleados que se incorporaron a la Sociedad con anterioridad al ejercicio 1978 por un importe de 690.036 euros a largo plazo y 30.356 euros a corto plazo. Para el cálculo se ha estimado un incremento salarial del 2% y se ha actualizado a un tipo de descuento del 1,63% (rentabilidad de títulos de renta privada en el mercado de renta fija (AIAF) a 12 meses). Al cierre del ejercicio 2012, la provisión era de 640.214 euros a largo plazo y 36.699 euros a corto plazo, habiéndose calculado con un incremento salarial del 2% y un tipo de descuento del 3,59%.



- b) Provisión indemnizaciones ERE: Durante el ejercicio 2013 la empresa ha presentado un expediente de regulación de empleo para una plantilla de 589 trabajadores, dando lugar al registro de una provisión por las indemnizaciones aplazadas por importe total 71.378.890 euros, de los que 59.904.343 euros se registran a largo plazo y 11.479.547 euros a corto plazo (véase Nota 11.2). El cálculo del valor actual de las indemnizaciones aplazadas, se ha realizado a un tipo de descuento del 1,70%.
- c) Provisión por procesos pendientes: A 31 de diciembre de 2013, existe un saldo por diversas reclamaciones judiciales efectuadas por los sindicatos de la Sociedad, presentadas por disconformidad con la aplicación de algunos descuentos salariales por importe de 1.957.445 euros. A cierre del ejercicio 2012 la provisión ascendía de 7.751.721 euros.
- d) Provisión retribuciones a largo plazo personal: En los ejercicios 2013 y 2012 no han existido cambios en las estimaciones realizadas, para atender a las obligaciones de la empresa con el personal a largo plazo en concepto de prestaciones post-jubilación de ayudas al transporte, por un importe de 8.272.383 euros. La prestación consiste en la entrega gratuita de abonos de transporte anual a los jubilados que lo soliciten.

11.1.2- Provisión para impuestos.

El detalle de la provisión para impuestos a 31 de diciembre de 2013, es el siguiente:

		Euros	
	Concepto	Provisión para impuestos IAE	Provisión para impuestos IBI
2012	Saldo inicial 2012	20.731,73	-
	Dotaciones	3.352.043,88	-
	Aplicaciones/ anulaciones	-63.442,14	-
	Saldo final 2012	3.309.333,47	
2013	Dotaciones	904.081,10	282.077,62
	Saldo final 2013	4.213.414,57	282.077,62

Con fecha 7 de marzo de 2012, el Ayuntamiento de Madrid notifica Inspección Tributaria respecto al Impuesto de Actividades Económicas de los ejercicios 2009 a 2012. Dicha Inspección se centra en las estaciones de la red y 34 locales.

Las cantidades provisionadas durante el ejercicio 2013, se corresponden con los avales presentados por la Compañía como consecuencia de las actas firmadas en disconformidad. Dichas cantidades incluyen principal, intereses y el 50% de las sanciones de las dependencias de la Red y de varios locales.

Euros	
Impuesto	Ejercicios
Impuesto sobre Actividades Económicas	2009 a 2012



Euros

Impuesto	Ejercicios	Dependencias	Cuota	Intereses de demora	Sanción	Total
Impuesto de Actividades Económicas	2009-2010-2011-2012	Estaciones de la red y varios locales	3.066.793,69	391.452,66	755.168,22	4.213.414,57

Con fecha 12 y 13 de junio de 2013 la Agencia Tributaria inicia Procedimiento de Comprobación Limitada de Impuestos sobre Bienes Inmuebles de las dependencias sitas en calle Cavanilles 58 y Castelló 21, de los ejercicios 2009 a 2013. La Sociedad ha procedido a dotar la correspondiente provisión por importe de 282.078 euros de los cuales 7.522 euros, se corresponden con la actualización a cierre de ejercicio en concepto de intereses de demora.

Euros

Impuesto	Ejercicios	Dependencias	Cuota	Intereses de demora	Total
Impuesto de Bienes Inmuebles	2009-2010-2011-2012-2013	Cavanilles, 58 Castelló, 21	274.555,55	7.522,07	282.077,62

11.1.3- Otras provisiones

En el ejercicio 2013, la Sociedad tiene dotado el importe de 500.000 de euros para cubrir la posible contingencia relacionada con diversos litigios, de carácter civil, que se encuentran en trámite judicial.

Asimismo conforme a lo dispuesto en la Orden Ministerial del 20 de abril de 1998, acerca de “colaboración de las empresas en la gestión del Régimen General de la Seguridad Social” y concretamente, sobre autoaseguramiento de Incapacidad Temporal, tanto en Accidentes de Trabajo como en Contingencias Comunes, la Sociedad tenía dotado al cierre del ejercicio 2013 y 2012 el importe de 606.149 euros y 516.165 euros respectivamente, para atender los posibles resultados negativos futuros que pudieran derivarse del ejercicio de la colaboración, que equivale al 15% de las cotizaciones afectadas a la colaboración entre Metro de Madrid y la Seguridad Social en 2013 y 2012 respectivamente.

11.2.- Provisiones a corto plazo

El detalle de las provisiones a corto plazo del Balance de Situación al cierre del ejercicio 2013 y de 2012, así como los principales movimientos registrados, son los siguientes:

Euros

Concepto	Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978	Provisión litigios a corto plazo	Provisión indemnizaciones y seguridad social ERE	Provisión plus extinción beneficios sociales	Total
Saldo inicial 2011	9.393,60	-	-	97.363,89	106.757,49
Dotaciones	27.305,54	749.308,25	-	-	776.613,79
Aplicaciones/anulaciones	-	-	-	-97.363,89	-97.363,89
Saldo final 2012	36.699,14	749.308,25			786.007,39
Dotaciones		4.018,70	11.474.547,49		11.478.566,19
Aplicaciones/anulaciones	-6.343,55	-572.271,03			-578.614,58
Saldo final 2013	30.355,59	181.055,92	11.474.547,49		11.685.959,00



- a) **Provisión plus extinción beneficios sociales:** Durante el ejercicio 2012, la Sociedad, conforme a lo estipulado en el Convenio Colectivo 2009-2012, canceló la provisión a corto plazo correspondiente al plus de extinción de beneficios sociales por importe de 97.364 euros.
- b) **Provisión Litigios corto plazo:** Durante el ejercicio 2013, la sociedad ha aplicado provisión por litigios a corto plazo para cubrir posibles contingencias derivadas de las reubicaciones de los locales de la red por importe de 572.271 euros.
- c) **Provisión indemnizaciones y seguridad social:** la sociedad ha dotado a corto plazo 11.474.547 euros para hacer frente a las obligaciones derivadas del expediente de regulación de empleo, de los cuales 1.010.284 euros se corresponden con las cuotas a pagar a la Seguridad Social

11.3-Garantías y avales otorgados

Al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 la Sociedad tenía garantizados parte de sus operaciones con terceros mediante avales y garantías concedidos por Bancos e Instituciones de Crédito, por importe de 85.720.454,75 euros y 123.430.120 euros, respectivamente, con el siguiente desglose (en euros):

	2013	2012
• En empresas asociadas:		
• Transporte Ferroviarios de Madrid	9.381.177	30.803.542
• Metros Ligeros de Madrid	17.425.000	17.425.000
• Financiación a largo plazo (B.E.I.)	55.459.917	66.565.995
• Otras contingencias	12.835.537	8.635.583

Los Administradores de la Sociedad no esperan que, por la concesión de estas garantías, surjan pasivos futuros.

En el caso de Transportes Ferroviarios de Madrid, el préstamo subvencionado de 9.381.177 euros garantizado por los socios, se ha extendido hasta el 29 de enero de 2016.





12. DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases en los ejercicios 2013 y 2012 es como sigue:

NO CORRIENTE

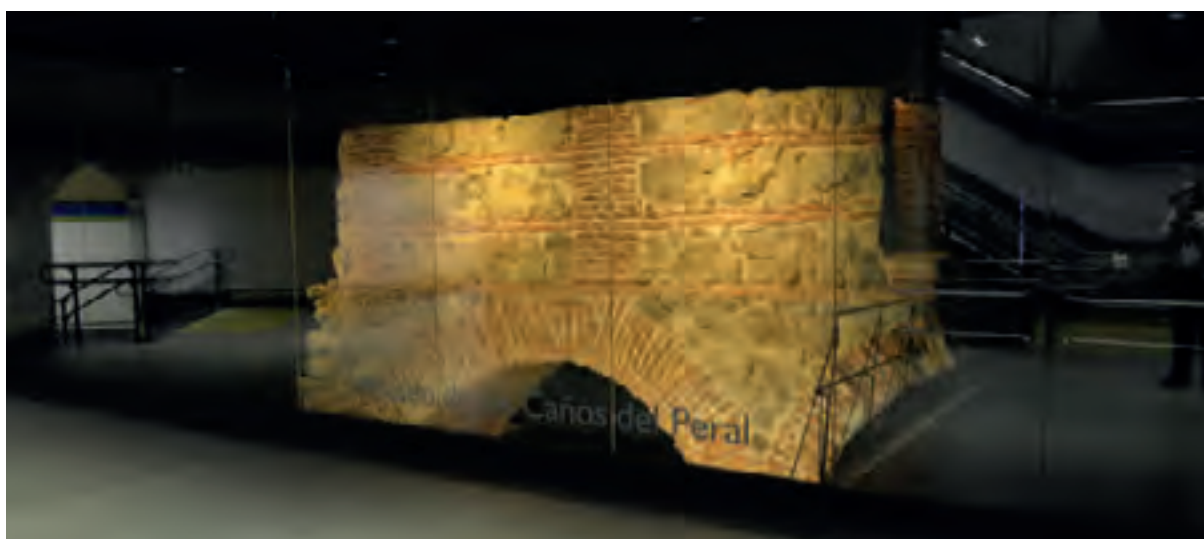
Euros

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	Valor contable
	2013	2012
Débitos y partidas a pagar		
Deudas con Entidades de crédito-Tipo variable	374.104.777,09	363.768.381,77
Acreedores por arrendamiento financiero (Véase nota 7.1.)	61.615.635,24	60.520.495,24
Otros pasivos financieros	4.735.439,34	4.588.553,76
Total deudas	440.455.851,67	428.877.430,77
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A PAGAR	440.455.851,67	428.877.430,77

CORRIENTE

Euros

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	Valor contable
	2013	2012
Débitos y partidas a pagar		
Deudas con Entidades de crédito-Tipo variable	59.801.104,28	56.198.015,20
Acreedores por arrendamiento financiero (Véase nota 7.1.)	2.807.398,28	2.807.398,29
Otros pasivos financieros	30.193.229,08	32.142.817,61
Total deudas	92.801.731,64	91.148.231,10
Proveedores (incluye empresas del grupo)	65.205.854,14	60.085.766,66
Otras cuentas a pagar	354.910.711,45	435.584.853,52
Total acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	420.116.565,59	495.670.620,18
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A PAGAR	512.918.297,23	586.818.851,28





12.1. Deudas con entidades de crédito

Los saldos, tipos de interés y desglose a corto y largo plazo, al 31 de diciembre de 2013 y de 2012, son los siguientes:

Ejercicio 2013

En miles de euros

Entidad	Media tipos de interés (%)	Corto plazo	Largo plazo	Total	Año de Vencimiento
B.E.I. (I)	0,28	3.756	11.268	15.024	2017
B.E.I. (II)	0,28	4.341	39.065	43.406	2023
Bankinter 2009	1,23	3.000	16.500	19.500	2020
Banco Popular 2009	1,31	3.000	16.500	19.500	2020
Banco Sabadell 2009	1,58	3.000	16.500	19.500	2020
BBVA 2009	1,63	1.861	10.236	12.097	2020
Santander 2009	1,63	1.861	10.236	12.097	2020
Caixabank 2009	1,63	1.861	10.236	12.097	2020
Bankia 2009	1,63	1.861	10.236	12.097	2020
Santander 2010	2,83	3.000	19.500	22.500	2021
BBVA 2010	2,83	5.000	32.500	37.500	2021
Caixabank 2010	2,33	5.000	32.500	37.500	2021
Caixa galicia 2010	2,83	3.000	19.500	22.500	2021
Bankia 2010	2,53	3.000	19.500	22.500	2021
Caixabank 2011	4,58	2.500	18.750	21.250	2022
Bankinter 2011	4,33	2.050	15.375	17.425	2022
Bankia 2011	4,33	2.032	15.242	17.274	2022
Santander 2012 *	5,07	-	13.844	13.844	2022
BBVA 2012	5,83	2.763	11.126	13.889	2018
Bankinter 2013	4,52	4.939	22.366	27.305	2019
Santander 2013 *	4,57	1.683	13.125	14.808	2021
TOTAL		59.508	374.105	433.613	

* Como consecuencia del cálculo del coste amortizado en los préstamos Santander 2012 y Santander 2013, se producirá en 2014 un incremento de capital vivo que no está reflejado en Balance 2013.



**Ejercicio 2012****En miles de euros**

Entidad	Media tipos de interés (%)	Corto plazo	Largo plazo	Total	Año de Vencimiento
B.E.I. (I)	0,87	3.757	15.025	18.782	2017
B.E.I. (II)	0,87	4.341	43.406	47.747	2023
Caixabank 2001	1,44	6.008	-	6.008	2013
Bankinter 2009	2,18	3.000	19.500	22.500	2020
Banco Popular 2009	2,26	3.000	19.500	22.500	2020
Banco Sabadell 2009	2,53	3.000	19.500	22.500	2020
BBVA 2009	2,58	1.861	12.097	13.958	2020
Santander 2009	3,78	1.861	12.097	13.958	2020
Caixabank 2009	2,58	1.861	12.097	13.958	2020
Bankia 2009	2,58	1.861	12.097	13.958	2020
Santander 2010	3,78	3.000	22.500	25.500	2021
BBVA 2010	3,78	5.000	37.500	42.500	2021
Caixabank 2010	3,28	5.000	37.500	42.500	2021
Caixa galicia 2010	3,78	3.000	22.500	25.500	2021
Bankia 2010	3,48	3.000	22.500	25.500	2021
Caixabank 2011	5,53	2.500	21.250	23.750	2022
Bankinter 2011	5,28	2.050	17.425	19.475	2022
Bankia 2011	5,28	2.032	17.274	19.306	2022
TOTAL		56.132	363.768	419.900	

Durante el ejercicio 2013 la Sociedad, para hacer frente a las inversiones realizadas en el ejercicio (véase notas 5 y 6), ha firmado con dos entidades bancarias préstamos por un importe total de 45.000.000 euros (30.000.000 euros Bankinter y 15.000.000 euros Banco Santander) con un plazo de duración de 6 y 8 años cada préstamo. La disposición de los mismos se ha hecho efectiva en 2013.

En el ejercicio 2012 y con el objetivo de financiar las inversiones de dicho ejercicio, la Sociedad suscribió dos préstamos por un importe total de 28.000.000 euros con un plazo de duración de 10 y 6 años cada préstamo. La disposición de los mismos se ha hecho efectiva en 2013. Asociado al préstamo BBVA 2012, se firmó con esta misma entidad, una operación de cobertura perfecta coincidente exactamente en el nominal (14.000.000 euros) y en fechas de liquidación de intereses. El importe registrado a 31 de diciembre de 2013, asciende a 214.112 euros, de los cuales se han reconocido en Patrimonio, neto del efecto impositivo 213.469 euros (ver cuadro de Ingresos y Gastos reconocidos).

Los intereses a corto plazo, devengados y no pagados a 31 de diciembre de 2013, ascienden a 292.398 euros, los cuales están incluidos en el epígrafe 2. "Deudas con entidades de crédito", dentro del apartado III "Deudas a Corto Plazo" del Balance de Situación. Dicho importe al cierre del 2012 ascendió a 66.234 euros.

El importe imputado en concepto de gasto financiero durante los ejercicios 2013 y 2012 ha sido de 18.078.663 euros y 20.071.647 euros respectivamente.



El detalle de vencimientos de las deudas a largo plazo a 31 de diciembre de 2013 y 2012 es el siguiente:

Ejercicio 2013**En miles de euros**

Entidad	Vencimientos					Saldo a 31.12.13
	2015	2016	2017	2018	Posteriores	
B.E.I. (I)	3.756	3.756	3.756	-	-	11.268
B.E.I. (II)	4.341	4.341	4.341	4.341	21.703	39.067
Caixabank 2001	-	-	-	-	-	-
Bankinter 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	4.500	16.500
Banco Popular 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	4.500	16.500
Banco Sabadell 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	4.500	16.500
BBVA 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	2.792	10.236
Santander 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	2.792	10.236
Caixabank 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	2.792	10.236
Bankia 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	2.792	10.236
Santander 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	7.500	19.500
BBVA 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	12.500	32.500
Caixabank 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	12.500	32.500
Caixa galicia 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	7.500	19.500
Bankia 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	7.500	19.500
Caixabank 2011	2.500	2.500	2.500	2.500	8.750	18.750
Bankinter 2011	2.050	2.050	2.050	2.050	7.175	15.375
Bankia 2011	2.032	2.032	2.032	2.032	7.113	15.241
Santander 2012	1.723	1.724	1.729	1.732	6.963	13.871
BBVA 2012	2.770	2.777	2.785	2.793	0	11.125
Bankinter 2013	4.949	4.961	4.973	4.985	2.498	22.366
Santander 2013	1.664	1.667	1.673	1.677	6.456	13.137
TOTAL	61.229	61.252	61.283	57.554	132.826	374.144





Ejercicio 2012

En miles de euros

Entidad	Vencimientos					Saldo a 31.12.12
	2014	2015	2016	2017	Posteriores	
B.E.I. (I)	3.756	3.756	3.756	3.756	-	15.025
B.E.I. (II)	4.341	4.341	4.341	4.341	26.044	43.406
Bankinter 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	7.500	19.500
Banco Popular 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	7.500	19.500
Banco Sabadell 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	7.500	19.500
BBVA 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	4.653	12.097
Santander 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	4.653	12.097
Caixabank 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	4.653	12.097
Bankia 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	4.653	12.097
Santander 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	10.500	22.500
BBVA 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	17.500	37.500
Caixabank 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	17.500	37.500
Caixa galicia 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	10.500	22.500
Bankia 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	10.500	22.500
Caixabank 2011	2.500	2.500	2.500	2.500	11.250	21.250
Bankinter 2011	2.050	2.050	2.050	2.050	9.225	17.425
Bankia 2011	2.032	2.032	2.032	2.032	9.145	17.274
TOTAL	50.123	50.123	50.123	50.123	163.276	363.768

12.2. Otros pasivos financieros

12.2.1.- Otros pasivos financieros a largo plazo.

El epígrafe 5. “Otros pasivos financieros”, incluido en el apartado II. “Deudas a largo plazo” del Balance de Situación, recoge:

- Préstamos sin intereses concedidos por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y por el Ministerio de Fomento, con carácter reintegrable, recibidos durante los ejercicios comprendidos en el período 2008 – 2013, ambos inclusive, por un importe de 4.497.803,53 euros. Con el detalle de vencimientos siguiente:

Ejercicio 2013

En miles de euros

Entidad	2015		2016		2017		Posteriores	
	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual
M. de Industria, Turismo y Comercio	698	669	739	657	739	629	2.773	2.035
Ministerio de Fomento	58	56	58	51	58	49	522	353
TOTAL	756	725	797	708	797	678	3.295	2.388



Ejercicio 2012

En miles de euros

Entidad	2014		2015		2016		Posteriores	
	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual
M. de Industria, Energía y Turismo	654	625	654	580	654	555	3.072	2.258
Ministerio de Fomento	58	56	58	51	58	49	580	385
TOTAL	712	681	712	631	712	604	3.652	2.643

- Fianzas recibidas a largo plazo al cierre del ejercicio 2013 y 2012 por importes de 23.524 euros y 30.429 euros respectivamente.
- Dos subvenciones concedidas por el Ministerio de Ciencia e Innovación que han sido reintegradas en 2012.

12.2.2.- Otros pasivos financieros a corto plazo.

El epígrafe 5. “Otros pasivos financieros”, incluido en el apartado III “Deudas a Corto Plazo” del Balance de Situación, recoge principalmente:

Euros

	Saldo a 31.12.2013	Saldo a 31.12.2012
Proveedores de Inmovilizado:		
-por facturación recibida	17.890.627,51	22.033.236,73
-por facturación pendiente de recibir	11.375.369,28	8.859.251,41
SUBTOTAL	29.265.996,79	30.892.488,14
Otras deudas	927.232,29	1.250.329,47
TOTAL	30.193.229,08	32.142.817,61

En el epígrafe de “Otras deudas” se encuentra a 31 de diciembre de 2013, principalmente, el importe de 880.946 euros (837.008 euros a 31 de diciembre de 2012) correspondiente a los préstamos sin intereses, concedidos por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y por el Ministerio de Fomento, con carácter reintegrable, recibidos durante los ejercicios comprendidos en el período 2008-2013 (Véase nota 12.2.1).





12.3. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.

Dentro de “Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar” se incluyen (en euros):

	Ejercicio 2013	Ejercicio 2012
· Proveedores	64.734.293,22	59.395.882,29
· Proveedores empresas del grupo y asociadas (Nota 18)	471.560,92	689.884,37
· Acreedores varios	309.947.956,92	405.763.037,04
· Remuneraciones pendientes de pago	14.677.562,38	14.703.231,61
· Otras deudas con las Administraciones Públicas	14.713.673,61	15.118.584,87
· Anticipo de clientes	15.571.518,54	
Total	420.116.565,59	495.670.620,18

En el ejercicio 2013, se ha cobrado de forma anticipada el total de la venta de 36 unidades de material móvil tipo 6000 serie y diversos materiales de repuesto a SBASE (Buenos Aires) que ha ascendido a 27.949.964 euros. De acuerdo al calendario de entregas estipulado en contrato, a 31 de diciembre 2013 se han entregado a Buenos Aires 16 unidades de material móvil y un remolque del tipo 6000 1ª por un importe de 12.378.445 euros.

El detalle de las partidas incluidas en el epígrafe “Acreedores varios”, es el siguiente (en euros):

	Ejercicio 2013	Ejercicio 2012
· Acreedores diversos	256.469.490,18	347.197.690,20
· Acreedores, facturas pendientes de recibir	53.468.700,57	57.095.696,59
· Anticipo de clientes	9.766,17	1.469.650,25
Total	309.947.956,92	405.763.037,04

La partida más significativa del importe de “Acreedores diversos” proviene de las facturas de la Dirección General de Infraestructuras por el canon de arrendamiento, devengado en el ejercicio 2011, por importe de 143 millones de euros. Dicho importe se encuentra de igual forma incluido en la nota 12.4 dentro del concepto “Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal”.





12.4. Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

El detalle de los pagos por operaciones comerciales realizados durante el ejercicio, y pendientes de pago a 31 de diciembre de 2013, en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

Pagos realizados y pendientes de pago	2013		2012	
	Miles de Euros	%	Miles de Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	267.073	54%	228.749	40%
Resto	229.706	46%	342.158	60%
Total pagos del ejercicio	496.779	100%	570.907	100%
Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)	71		87	
Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal	199.226		281.454	





13. PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO

Dentro del apartado V. “Periodificaciones a largo plazo” del Balance de Situación se encuadra:

- a) El contrato de cesión de fibra óptica establecido con Madritel, S.A., con una duración de veinte años y por un importe total de 12.621.254 euros, encontrándose pendiente de traspasar a resultados a 31 de diciembre de 2013 y 2012 un importe de 3.470.845 euros y 4.101.908 euros respectivamente. Los ingresos devengados se imputan linealmente a resultados de acuerdo a la duración contractual.
- b) El convenio de colaboración de Metro de Madrid, S.A. y el Ayuntamiento de Madrid para la apertura al público de la sala de turbinas de la central eléctrica de Pacífico y de la estación de metro de Chamberí, con una duración de 16 años y por un importe de 6.280.000 euros. El importe recibido se considera no reintegrable en la medida que ejercicio a ejercicio se mantienen abiertas al público ambas instalaciones. Por este motivo desde 2010, los importes devengados cada ejercicio se trasladan al epígrafe de “Otras subvenciones de capital” integrado en el apartado A-3) “Subvenciones, Donaciones y legados recibidos” del Balance de Situación, netos de su efecto fiscal (Ver nota 10). A 31 de diciembre de 2013 y 31 de diciembre de 2012 se encuentran pendientes de traspasar a Patrimonio Neto un importe de 3.925.000 euros y 4.317.500 euros respectivamente.





14. SITUACIÓN FISCAL Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

14.1 Saldos corrientes con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos corrientes con las Administraciones Públicas al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 es la siguiente (en euros):

Entidades públicas acreedoras	Ejercicio 2013	Ejercicio 2012
España		
Hacienda pública, por IRPF	6.576.223,53	5.032.576,05
Organismos Seguridad Social	7.989.397,24	7.711.107,30
Ecuador (Ver nota 1)		
Hacienda pública, por IRPF/IVA	148.052,84	2.374.901,52
Total	14.713.673,61	15.118.584,87

Entidades públicas deudoras	Ejercicio 2013	Ejercicio 2012
España		
Hacienda pública, por retenciones y otros	1.385.314,11	1.377.240,18
Hacienda pública, por IVA	40.987.497,05	53.145.125,80
Hacienda pública por IVA soportado no devengado	1.889.222,78	2.430.681,31
Hacienda pública, por devolución de ingresos indebid	30.713,58	-
Ecuador (Ver nota 1)		
Hacienda pública, IRPF/IVA	1.028.811,55	2.370.386,86
Total	45.321.559,07	59.323.434,15

El importe que registra la cuenta “Hacienda Pública deudor por IVA soportado no devengado” recoge deducciones pendientes de practicar correspondientes a facturas de inmovilizaciones en curso pendientes de pago a su oportuno vencimiento, conforme a lo establecido en el artículo 75.dos de la Ley 37/1992.

14.2. Conciliación entre el resultado contable y la base imponible fiscal.

Al ser la actividad principal el transporte público metropolitano la Sociedad se puede acoger a la Bonificación del artículo 34.2 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades y por ello se encuentra bonificada la cuota íntegra en un 99 %.



El siguiente cuadro muestra la conciliación entre resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2013:

Euros

Concepto	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS			INGRESOS Y GASTOS DIRECTAMENTE IMPUTADOS AL PATRIMONIO NETO			TOTAL
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio		-218.817.242,12			-52.350.819,35		-271.168.061,47
	Aumentos	Disminuciones	Saldo	Aumentos	Disminuciones	Saldo	Total
Impuesto sobre Sociedades		346.152,66	-346.152,66	-	157.525,03	-157.525,03	-503.677,69
Diferencias permanentes	788.796,47	-	788.796,47	-	-	-	788.796,47
Diferencias temporarias:							
- Con origen en el ejercicio	122.837.733,31	-	122.837.733,31	52.508.344,39	-	52.508.344,39	175.346.077,70
- Con origen en ejercicios anteriores	-	7.453.514,70	-7.453.514,70	-	-	-	-7.453.514,70
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible	-	-	-102.990.379,70	-	-	-	-102.990.379,70

El siguiente cuadro muestra la conciliación entre resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2012:

Euros

Concepto	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS			INGRESOS Y GASTOS DIRECTAMENTE IMPUTADOS AL PATRIMONIO NETO			TOTAL
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio		-81.688.246,05			-52.295.885,32		-133.984.131,37
	Aumentos	Disminuciones	Saldo	Aumentos	Disminuciones	Saldo	Total
Impuesto sobre Sociedades		60.612,57	-60.612,57	-	157.359,71	-157.359,71	-217.972,28
Diferencias permanentes	2.093.121,75	-	2.093.121,75	-	-	-	2.093.121,75
Diferencias temporarias:							
- Con origen en el ejercicio	24.965.095,47	-	24.965.095,47	52.453.245,03	-	52.453.245,03	77.418.340,50
- Con origen en ejercicios anteriores	-	4.760.905,27	-4.760.905,27	-	-	-	-4.760.905,27
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible	-	-	-59.451.546,67	-	-	-	-59.451.546,67



Los ajustes realizados al resultado contable por aplicación de las diferencias temporarias son los siguientes (en euros):

Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	2013		2012	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Provisión vacaciones agentes anteriores a 1978	43.479,37	-	-	-
Provisión para impuestos	904.081,10	-	3.352.043,88	-
Provisión recursos pendientes Recursos Humanos	981.363,18	-	4.502.365,35	-
Externalización plan de pensiones	-	-	-	-
Provisión depreciación existencias	55.186,52	-	427.103,61	-
Provisión depreciación inversiones financieras	2.618.320,00	-	1.142.054,13	-
Provisión Tributos municipales	-	-	17.628,41	-
Provisión por litigios C/P	4.018,70	-	749.308,25	-
Limitación gastos financieros	12.666.003,30	-	14.774.591,84	-
Limitación amortización contable	34.148.433,86	-	-	-
Provisión Indemnizaciones y Seguridad Social ERE	71.378.890,28	-	-	-
Provisión tributos municipales	37.957,00	-	-	-
TOTAL	122.837.733,31		24.965.095,47	

Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	2013		2012	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Aplicación provisión recursos pendientes	-	6.775.637,99	-	3.750.011,88
Provisión empleados con derecho a jubilación parcial	-	-	-	97.363,89
Subvenciones Capital 1991/1996	-	-	-	-
Externalización plan de pensiones	-	87.977,27	-	604.741,58
Provisión para impuestos	-	-	-	61.420,95
Provisión vacaciones agentes anteriores a 1978	-	-	-	247.366,97
Provisión por litigios L/P	-	-	-	-
Provisión Lease Back	-	-	-	-
Provisión Tributos municipales	-	-	-	-
Provisión por litigios C/P	-	572.271,03	-	-
Provisión tributos municipales	-	17.628,41	-	-
TOTAL		7.453.514,70		4.760.905,27



14.3. Conciliación entre el resultado contable y el crédito fiscal aflorado por el Impuesto sobre Sociedades.

El cuadro que se presenta a continuación establece la determinación del crédito fiscal aflorado correspondiente a los ejercicios 2013 y 2012 de acuerdo con la base imponible determinada en el punto anterior (en euros):

Euros

Conceptos	2013	2012
Resultado Negativo Contable antes de impuestos	219.163.394,78	81.748.858,62
Diferencias permanentes	788.796,47	2.093.121,75
Base contable del Impuesto	218.374.598,31	79.655.736,87
Crédito fiscal 30%	65.512.379,49	23.896.721,06
Parte Bonificada 99% (Art. 34.2. L.I.S.)	64.857.255,69	23.657.753,85
Ingreso por impuesto de sociedades del ejercicio	655.123,79	238.967,21
Ingreso por impuesto de sociedades del ejercicio (bases imponibles negativas no contabilizadas)	-308.971,14	-178.354,64
Ajuste a la imposición sobre beneficios		-
Ingreso por impuesto de sociedades	346.152,66	60.612,57





14.4. Desglose del gasto o ingreso por impuesto sobre sociedades.

El desglose de gasto o ingreso por impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

	Euros	
	2013	2012
Impuesto corriente	-	-
- Ejercicio actual	-	-
- Ejercicios anteriores	-	-
Impuesto diferido	346.152,66	60.612,57
TOTAL	346.152,66	60.612,57

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2013, sus correspondientes importes y plazos máximos de compensación son los siguientes (en euros):

	Euros	
Ejercicio	Importe	Plazo máximo para compensar
2009	34.461.582,54	2027
2010	92.400.899,87	2028
2011	15.565.109,91	2029
2012	59.451.546,67	2030
2013	102.990.379,70	2031

El efecto impositivo de estas bases imponibles negativas se encuentra registrado contablemente dentro del epígrafe de Balance “Activo por impuesto diferido”. En los ejercicios 2013 y 2012 la Sociedad no ha registrado contablemente los créditos fiscales generados por las bases imponibles negativas afloradas en ambos ejercicio cuyos importes ascienden a 308.971 y 178.355 euros respectivamente.





14.5 Activos por impuesto diferido registrados.

El detalle del saldo de esta cuenta al cierre de los ejercicios 2013 y 2012 es el siguiente:

Euros

Activos por impuesto diferido	2013	2012
Provisión para impuestos	12.640,24	9.928,00
Provisión por litigios	5.753,66	23.136,49
Externalización plan de pensiones	16.647,59	16.911,52
Provisión Inversiones Financieras	21.423,74	13.568,78
Provisión por depreciación de existencias	8.599,10	8.433,54
Provisión empleados anteriores a 1978	2.161,18	2.030,75
Provisión tributos municipales	113,87	52,89
Provisión post jubilación abono transporte	24.817,15	24.817,15
Limitación deducibilidad gastos financieros	82.321,79	44.323,78
Provisión Litigios c/p	543,17	2.247,92
Limitación amortización contable	102.445,30	-
Provisión ERE	214.136,67	-
Diferencia temporaria operación cobertura BBVA	642,33	-
Diferencias temporarias	492.245,79	145.450,80
Crédito fiscal	427.282,78	831.060,03
Total activos por impuesto diferido	919.528,57	976.510,83

El crédito fiscal al 31 de diciembre 2013, incluye un importe de bases imponibles registradas de 427.283 euros de ejercicios anteriores.

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el Balance de Situación por considerar que, conforme a la mejor estimación sobre los resultados futuros de la Sociedad, es probable que dichos activos sean recuperados.

La variación del ejercicio de los activos por impuestos diferidos por diferencias temporarias ha sido un aumento de 346.795 euros registrado como ingreso por impuesto diferido en la cuenta de resultados.





14.6. Activos por impuesto diferido no registrados.

La Sociedad no ha registrado en el Balance de Situación adjunto determinados activos por impuesto diferido, ya que considera poco probable su aplicación en el corto y medio plazo. El detalle de dichos activos no registrados es el siguiente:

Euros

Deducciones pendientes	2013	2012	Vencimiento
Gastos de formación año 2006	143.603,64	143.603,64	2021
Gastos de formación año 2007	144.407,40	144.407,40	2022
Gastos de formación año 2008	122.106,80	122.106,80	2023
Gastos de formación año 2009	71.770,33	71.770,33	2024
Gastos de formación año 2010	26.002,39	26.002,39	2025
Gastos de I+D+i año 2005	66.769,72	66.769,72	2023
Gastos de I+D+i año 2006	143.168,67	143.168,67	2024
Gastos de I+D+i año 2007	283.285,92	283.285,92	2025
Gastos de I+D+i año 2008	1.980.772,58	1.980.772,58	2026
Gastos de I+D+i año 2009	2.720.249,79	2.720.249,79	2027
Gastos de I+D+i año 2010	863.050,42	863.050,42	2028
Gastos de I+D+i año 2011	312.031,12	312.031,12	2029
Gastos de I+D+i año 2012	56.217,90	56.217,90	2030
Gastos de I+D+i año 2013*	47.920,51	-	2031
Donaciones a entidades sin fines de lucro 2009	57.069,16	57.069,16	2024
Donaciones a entidades sin fines de lucro 2010	35.000,00	35.000,00	2025
Donaciones a entidades sin fines de lucro 2011	31.500,00	31.500,00	2026
Donaciones a entidades sin fines de lucro 2012	10.500,00	10.500,00	2027
Doble imposición internacional 2012	395.788,51	395.788,51	2027
Doble imposición internacional 2013	612.988,87	-	2028
Ingreso corriente por impuesto de sociedades no reconocido 2012	178.354,64	178.354,64	2030
Ingreso corriente por impuesto de sociedades no reconocido 2013	308.971,14	-	2031
Total activos por impuesto diferido	8.611.529,51	7.641.648,99	

* importes estimados.

14.7. Pasivos por impuestos diferidos.

En virtud de la aplicación de la norma de valoración decimoctava, relativa a Subvenciones, se procede a registrar las subvenciones de capital como ingresos directamente imputados al patrimonio neto. Dichos ingresos han de reflejarse netos de su efecto impositivo y se registran como un pasivo por impuesto diferido. El saldo por este concepto al cierre del ejercicio asciende a 1.997.620 euros y la variación de este importe diferido, una disminución de 156.883 euros, se ha imputado al patrimonio neto.



14.8. Ejercicios pendientes de comprobación y actuaciones inspectoras.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales, o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Por ello, a 31 de diciembre de 2013 la Sociedad tiene abiertos a inspección por las autoridades fiscales todos los impuestos principales que le son aplicables desde diciembre de 2009, excepto el Impuesto sobre Sociedades que lo está desde el 1 de enero de 2009. Los Administradores de la Sociedad no esperan que, en caso de inspección, surjan pasivos adicionales de importancia.



15.- PERIODIFICACIONES A CORTO PLAZO

La composición del saldo del epígrafe “VI. Periodificaciones a corto plazo” del activo es la siguiente (véase nota 7):

PERIODIFICACIONES	Euros	
	2013	2012
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 3000	44.616.361,00	40.770.612,28
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 9000	28.118.789,00	25.654.784,24
Por seguros responsabilidad civil y daños materiales	-	317.989,19
Otros	6.039,00	179.515,00
Total	72.741.189,00	66.922.900,71

El saldo del epígrafe “Periodificaciones a corto plazo” del pasivo recoge 4.206.061 euros que se corresponden con la prestación de mantenimiento y adecuación del material móvil objeto del contrato de compra venta de unidades 6000 1ª suscrito con Subterráneos de Buenos Aires. En la cuenta de pérdidas y ganancias se ha reconocido en concepto de ingresos de trabajos para el exterior, 435.784 euros conforme a las certificaciones de ejecución de trabajos realizados (véase nota 6).





16.-PASIVOS POR RETRIBUCIONES A LARGO PLAZO CON EL PERSONAL

Los compromisos asumidos por la empresa vienen recogidos en el Convenio Colectivo de Empresa para el periodo 2013-2015, en el que se acuerda incorporar, como parte integrante del referido convenio colectivo, los laudos arbitrales dictados con fechas 18 de diciembre de 1999 y 2 de febrero de 2000.

Los compromisos principales asumidos por la empresa son los siguientes:

- Rentas vitalicias e inmediatas de supervivencia, relativas a personal pasivo o beneficiario del extinto FAS (Fondo Asistencial Social) preceptor de una renta de jubilación causada antes del 30 de junio de 1998, viudedad u orfandad o incapacidad permanente derivadas del Laudo Arbitral de 18 de diciembre de 1999 y el aclaratorio de 2 de febrero de 2000.
- Fallecimiento para pasivos (personal jubilado y en situación de incapacidad permanente absoluta) que haya ingresado en la empresa antes del 18 de marzo de 1998.
- Prestaciones de jubilación anticipada entre los 60 y los 63 años para los trabajadores que habían ingresado con anterioridad al 18 de marzo de 1998 y reunían la condición de haber cotizado al Mutualismo Laboral antes del día 1 de enero de 1967. El importe de la prestación se establece en razón a la edad que hubieran alcanzado los trabajadores afectados a 31 de diciembre de 1999.

Todos los compromisos referidos anteriormente se encuentran asegurados y actualizados a 31 de diciembre de 2013, mediante pólizas de seguros adaptadas a la disposición adicional Primera de Real Decreto Legislativo 1/2002, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones y al Real Decreto 1.588/1999, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento sobre la instrumentación de los compromisos por pensiones de las empresas con los trabajadores y beneficiarios.

El valor actual de los compromisos por pensiones que fueron objeto de exteriorización en 2001 para el personal pasivo se calculó con base a los siguientes parámetros:

- Tipo de interés técnico: 5,97% para las 40 primeras anualidades y 3,05% para el resto.
- Tabla de mortalidad: PERM/F-2000P.

El valor actual de los compromisos por fallecimiento para pasivos fueron objeto de exteriorización a 31 de diciembre de 2010 se calculó con base a los siguientes parámetros:

- Tipo de interés técnico: 2,25% anual.
- Tabla de mortalidad: GKM/F-95.

En el año 2013, y por el concepto de servicios futuros derivados de la póliza 5-83190000270 (expectativas de jubilación anticipada), no se ha abonado importe alguno en aplicación del artículo 22.3 de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, y del artículo 21.6 de la Ley 7/2012, de 26 de diciembre, de la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid para el año 2013, que prohíben las aportaciones a planes de pensiones de empleo o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación a favor de empleados públicos.



Estas pólizas supusieron el pago de una prima única que garantizo los derechos consolidados hasta la fecha de exteriorización y generan, en su caso, una prima (o extorno) anual para cubrir los derechos que se devenguen cada año.

La Sociedad considera que todos los compromisos asumidos a la fecha de realización de los estados contables están completa y correctamente asegurados por lo que no reconoce ningún compromiso en su Balance, por los compromisos financiados en pólizas de seguros.

Adicionalmente a los compromisos mencionados, el personal activo y pasivo de Metro de Madrid, S.A. recibe de forma gratuita la ayuda al abono transporte siempre y cuando haya sido solicitada a la Compañía, este compromiso no está regulado de forma escrita en Convenio Colectivo u otro acuerdo extraconvenio, pero es un compromiso alcanzado entre la empresa y los trabajadores tácitamente y que se otorga tanto en la etapa activa como una vez alcanzada la situación de pensionista y es pagadero de forma vitalicia. Esta prestación se otorga también al cónyuge una vez que éste alcanza la edad de jubilación.

A 31 de Diciembre 2011 se solicitó un informe actuarial a 31 de diciembre de 2011 para determinar la provisión de balance que se debe reconocer derivado de este compromiso. El importe de provisión ascendió a 8.247.565 euros que fue reconocido en el ejercicio 2011 como un ajuste por cambio de criterio directamente en patrimonio neto (Ver Nota 11.1.1).

Las principales hipótesis adoptadas en el estudio fueron las siguientes:

- Tablas de mortalidad: PERMF 2000 NP
- Tipo de interés técnico: 4,5%
- Inflación: 0%
- No se han aplicado tablas de invalidez ni de rotación
- El método de cálculo utilizado para la determinación de las prestaciones devengadas, de los compromisos valorados, es el método de Crédito Unitario Proyectado, que asigna los costes a medida que los servicios se han prestado, es decir distribuir la obligación total proyectada de forma uniforme durante los años de servicio del empleado en la empresa hasta la percepción de la prestación.

En el ejercicio 2013 no se producen modificaciones significativas respecto al ejercicio 2012.





17.- INGRESOS Y GASTOS

a) Sueldos y salarios y cargas sociales

El importe de los sueldos y salarios, en 2013 y en 2012, arroja el siguiente detalle:

Euros

CONCEPTO	2013	2012
Remuneraciones	280.856.411,69	266.023.126,95
Accidente y enfermedad	2.922.122,88	2.557.874,71
Dietas de formación profesional	106.064,65	211.363,70
Otros conceptos de nómina	-5.182.112,08	5.405.603,35
Indemnizaciones ERE	56.762.654,97	-
TOTAL	335.465.142,07	274.197.968,71

Las cargas sociales se desglosan en:

Euros

CONCEPTO	2013	2012
Seguridad Social	84.150.382,60	79.929.468,05
Seguridad Social ERE	14.616.235,31	-
Otros gastos sociales	4.587.333,49	5.175.244,36
TOTAL	103.353.951,40	85.104.712,41

Durante el ejercicio 2013 la empresa ha presentado un expediente de regulación de empleo para una plantilla de 589 trabajadores, dando lugar al registro de una provisión por indemnizaciones por importe de 56.762.655 y 14.616.235 euros en concepto de Seguridad Social.



**b) Servicios exteriores**

Este punto de la cuenta de Pérdidas y Ganancias se compone en el 2013 como en el 2012 del siguiente detalle:

Euros		
CONCEPTO	2013	2012
Cánones y arrendamientos	142.481.706,37	158.312.939,52
Reparación y conservación	79.411.148,78	93.005.550,83
Suministros	75.049.993,04	78.014.770,05
Trabajos exteriores	137.186.727,45	149.087.163,41
Primas de seguros	4.701.692,95	5.249.202,94
Servicios bancarios y similares	2.037.324,44	1.930.622,61
Transportes y fletes	3.153,00	16.333,11
Comunicaciones	785.802,05	1.186.392,45
Relaciones públicas	107.868,61	423.024,18
Publicidad y comunicaciones	526.419,31	628.522,45
Gastos jurídicos	125.204,82	238.281,57
Consultores	4.585.938,43	6.387.727,30
Varios	1.321.538,54	2.138.126,24
TOTAL	448.324.517,79	496.618.656,66

En “Cánones y Arrendamientos” se incluyen, entre otros, el importe correspondiente al arrendamiento del material móvil de las series 3000 y 9000 a Ferromóvil 3000, S.L. y Ferromóvil 9000, S.L. y el importe correspondiente al arrendamiento a Plan Azul, S.L. del material móvil series 6000R, 7000 y 8000 y Plan Metro (véase nota 7.2).

En el concepto de “Trabajos Exteriores”, se incluyen como principales anotaciones: los servicios de vigilancia de instalaciones y del material móvil, los servicios de limpieza y desinsectación y los de transporte de fondos.

Euros		
Trabajos exteriores	2013	2012
Servicios de Vigilancia	77.846.218,63	81.395.192,80
Servicios de Limpieza	53.190.753,52	57.538.734,03
Serv. de Transportes de Fondos	2.025.793,98	2.256.176,55
Otros Trabajos exteriores	4.123.961,32	7.897.060,03
TOTAL	137.186.727,45	149.087.163,41



c) Ventas

La distribución de la cifra de ventas, en 2013 y en 2012, es la siguiente:

Euros

CONCEPTO	2013	2012
Ingresos por transporte de viajeros	663.713.166,55	769.564.846,75
Ingresos por comisión venta títulos Consorcio Regional de Transportes de Madrid	22.084.070,40	22.491.460,56
Ingresos por explotación Transportes Ferroviarios Madrid SA	9.638.827,95	9.780.647,84
Ingresos por explotación Metros Ligeros Madrid SA	8.401.611,18	7.155.961,13
Ventas	703.837.676,08	808.992.916,28

- Ingresos por transporte de viajeros: En este epígrafe se recoge el importe de la remuneración por los servicios de transporte público ferroviario en la red que discurre en la Comunidad Autónoma de Madrid en base a una tarifa media por viajero transportado de acuerdo con el Acuerdo Marco firmado con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (véase nota 1).

Con fecha 27 de diciembre de 2013 se firma Convenio entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro de Madrid S.A. que tiene efecto desde el 1 de Enero de 2013 hasta 31 de diciembre de 2014 o hasta la entrada en vigor del nuevo Convenio, que regula las relaciones recíprocas entre ambas entidades, prorrogando el Acuerdo Marco 2009-2012.

- Ingresos por venta de títulos de transporte: Dentro del ámbito del Acuerdo-Marco con el Consorcio Regional de Transportes (CRTM), la Sociedad tiene encomendado el servicio de venta de títulos de transporte. Por estos servicios recibe una comisión por título vendido.
- Ingresos de Explotación de la Red de Transportes Ferroviarios de Madrid S.A (TFM): La Sociedad tiene un contrato para la explotación integral de la concesión ferroviaria de la línea 9B entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey y cuyo concesionario es la sociedad Transportes Ferroviarios de Madrid S.A.
- Ingresos de Explotación de la Red de Metros Ligeros de Madrid S.A (MLM): La Sociedad tiene un contrato para la explotación integral de la concesión ferroviaria de la línea de metro ligero ML1 entre las estaciones de Pinar de Chamartín y Las Tablas y cuyo concesionario es la sociedad Metros Ligeros de Madrid S.A.

d) Otros resultados

En el epígrafe “Otros resultados” se incluyen, en los ejercicios 2013 y 2012, los siguientes importes:

Euros

	2013	2012
Otros Ingresos	329.531,08	1.992.662,78
Otros Gastos	-302.138,17	-2.111.609,42
SUBTOTAL	27.392,91	-118.946,64

La cuenta de “Otros Ingresos” incluye, principalmente, las cantidades devueltas por la Compañía de Seguros La Estrella como consecuencia de los rescates y minoraciones en el capital de la póliza de externalización de pensiones, que para el ejercicio 2013 su importe ha sido de 150.223,36 euros. Al cierre del ejercicio 2012 dicha cuenta incluía de igual forma este concepto por importe de 1.283.699 euros.

La cuenta de “Otros Gastos” en 2013 incluye 133.445 euros en concepto de posibles sanciones por la inspección tributaria respecto al Impuesto de Actividades Económicas de los ejercicios 2009-2012. Al cierre del ejercicio 2012 esta cuenta incluía 749.308 euros para cubrir posibles contingencias derivadas de las reubicaciones de los locales de la red y 441.178 euros correspondientes a la indemnización por rescisión del contrato de arrendamiento de oficinas.





18.- OPERACIONES CON PARTES VINCULADAS

Las transacciones efectuadas con las empresas asociadas durante los ejercicios 2013 y 2012 han sido las siguientes:

Euros

SOCIEDAD	INGRESOS		GASTOS	
	2013	2012	2013	2012
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.				
Prestación de Servicios	9.672.104,01	9.835.477,47	-	-
Publicidad	-	-	13.087,52	15.517,24
	9.672.104,01	9.835.477,47	13.087,52	15.517,24
Metros Ligeros de Madrid, S.A.				
Explotación de la Línea Metro Ligero ML1	8.343.816,34	7.099.795,09	-	-
Otros ingresos	57.794,84	57.716,03	-	-
Cesión de uso de cocheras en Hortaleza y otros gastos			1.462.606,52	749.500,60
Intereses de Préstamos	14.917,26	14.408,47	-	-
	8.416.528,44	7.171.919,59	1.462.606,52	749.500,60
TOTAL	18.088.632,45	17.007.397,06	1.475.694,04	765.017,84

Los saldos que mantienen las citadas sociedades, a 31 de diciembre de 2013 y de 2012, son los siguientes:

Euros

SOCIEDAD	Saldo deudor (Véase Nota 8.1.2)		Saldo acreedor (Véase Nota 12.3)	
	2013	2012	2013	2012
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.	5.609.562,01	3.221.993,22	121.902,40	131.459,32
Metros Ligeros de Madrid, S.A.	3.423.874,49	2.175.862,06	349.658,52	558.425,05
TOTAL	9.033.436,50	5.397.855,28	471.560,92	689.884,37

Las transacciones efectuadas con las partes vinculadas durante los ejercicios 2013 y 2012 han sido las siguientes:

Euros

Consorcio Regional de Transportes de Madrid	2013	2012
INGRESOS POR VENTAS	663.713.166,55	769.564.846,75
INGRESOS COMISIÓN VENTA DE ABONOS	22.084.070,40	22.491.460,56
INGRESOS POR REPERCUSIÓN DE MATERIALES	485.793,91	600.067,81

Los saldos que se mantienen con las partes vinculadas son las siguientes:

Euros

SOCIEDAD	Saldo deudor		Saldo acreedor	
	2013	2012	2013	2012
Consorcio Regional de Transportes de Madrid	90.542.556,01	203.167.992,45	56.101.114,93	47.726.794,92
TOTAL	90.542.556,01	203.167.992,45	56.101.114,93	47.726.794,92



Euros

SOCIEDAD	Saldo acreedor	
	2013	2012
Dirección General de Infraestructuras	146.722.660,72	148.303.266,18
TOTAL	146.722.660,72	148.303.266,18





19.- HECHOS POSTERIORES AL CIERRE

- a) Hasta la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales, no se ha puesto de manifiesto ningún hecho de significación que pudiera afectar a las mismas, y cuyo conocimiento sea útil a efecto de interpretación de las Cuentas Anuales.
- b) En aplicación del principio de empresa en funcionamiento, los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid para el ejercicio de 2014, reflejan un crédito de 977.633.119 euros, a favor de Metro de Madrid, S.A., según el siguiente detalle:

Gastos	
Capítulo 1: Gastos Personal	347.037.196
Capítulo 2: Gastos Bienes Corrientes y Servicios	474.833.288
Capítulo 3: Gastos Financieros	21.293.783
Capítulo 6: Inversiones Reales	74.732.592
Capítulo 8: Activos Financieros	398.700
Capítulo 9: Pasivos Financieros	59.337.560
	977.633.119
Ingresos	
Capítulo 5: Ingresos Patrimoniales	841.998.509
Capítulo 9: Pasivos Financieros	135.634.610
	977.633.119





20. OTRA INFORMACIÓN

20.1. Personas empleadas en el ejercicio 2013 y 2012

	Numero medio a 31.12.2013	Situación a 31.12.2013	Numero medio a 31.12.2012	Situación a 31.12.2012
Consejeros	10	10	10	10
Hombres	8	8	8	8
Mujeres	2	2	2	2
Personal Directivo	33	33	41	41
Hombres	30	30	38	38
Mujeres	3	3	3	3
Personal Técnico y Administrativo	1.427	1.413	1.391	1.392
Hombres	1.023	1.013	1.001	1.001
Mujeres	404	400	390	391
Personal de Operación	4.756	4.709	4.862	4.864
Hombres	3.335	3.302	3.433	3.434
Mujeres	1.421	1.407	1.429	1.430
Personal Operativo	1.376	1.362	1.384	1.384
Hombres	1.351	1.338	1.358	1.358
Mujeres	25	24	26	26
TOTAL	7.602	7.527	7.688	7.691

20.2. Remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración y del Personal Directivo

Los miembros del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A., no han devengado ninguna cantidad en concepto de dietas y otras remuneraciones, durante los ejercicios 2013 y 2012.

A 31 de diciembre de 2013 no existen saldos ni deudores ni acreedores con los miembros del Consejo de Administración.

A 31 de diciembre de 2013 no existen saldos acreedores con el personal directivo.

Adicionalmente, cabe señalar que no se han devengado anticipos, créditos, ni importe de obligaciones contraídas en materia de pensiones o seguros de vida, de los miembros del Consejo, ni se ha producido pago alguno de indemnización por cese o basados en instrumentos de patrimonio durante los ejercicios 2012 y 2013 con los miembros del Consejo.

Según lo dispuesto en la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, el personal incluido en su ámbito de aplicación no podrá recibir dietas por pertenencia a más de dos Consejos de Administración. Los altos cargos de la Comunidad Autónoma de Madrid, por su específica Ley de Incompatibilidades, 14/1995, de 21 de abril, no perciben dieta alguna, en ningún caso, que suponga incremento sobre las retribuciones correspondientes al ejercicio de su cargo.

Por su parte el personal adscrito a la estructura directiva de la Compañía a 31 de diciembre ha devengado por el concepto de sueldos y salarios y otras remuneraciones, durante el ejercicio 2013, la



cantidad de 1.212.790,10 euros, siendo en 2012 el importe de 926.253 euros.

En el año 2013, el personal directivo no ha solicitado nuevos préstamos.

Por otro lado, de este personal, aquellos que pertenecían a la empresa con anterioridad al 18 de marzo de 1998 tienen las mismas coberturas, en materia de compromisos por pensiones, que el resto del personal activo a esa fecha (véase nota 16)

20.3. Detalle de participaciones

En relación con lo previsto en el artículo 229 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio), y conforme a las informaciones recibidas, en ninguno de los miembros que integraron el Consejo de Administración, durante todo, o parte, del ejercicio 2013, han concurrido las situaciones a las que se refiere el mencionado precepto.

Por su parte, **D. Pablo Caveró Martínez de Campos** manifiesta que es Presidente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A., del Consejo de Administración del Instituto de la Vivienda de Madrid, del Consejo de Administración del Instituto de Realojamiento e Integración Social.

D. Ignacio González Velayos manifiesta que es Consejero Delegado de Metro de Madrid, S.A., miembro del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A., del Consejo de Administración de Metros Ligeros de Madrid, S.A., del Consejo de Administración de Metrocall, S.A. y Concejal del Ayuntamiento de la Leal Villa de El Escorial.

D^a Elena Collado Martínez manifiesta que es miembro del Consejo de Administración de las siguientes entidades: Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A., Campus de la Justicia de Madrid, S.A, Arrendamientos y Promociones de la Comunidad de Madrid, S.A. (Arproma) y Consorcio Regional de Transportes Públicos de Madrid.

D. David Pérez García manifiesta que es miembro del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A. Asimismo manifiesta ser representante de la Federación de Municipios de Madrid en los siguientes Organismos: Consejo de Administración del Canal de Isabel II, Ente Público Canal de Isabel II, Canal de Isabel II Gestión, S.A., Consejo Académico de la Academia de Policía Local de la Comunidad de Madrid, Comisión Regional de Coordinación de Policías Locales, Comisión Mixta de Coordinación de Competencias, Consejo Social de la Universidad Rey Juan Carlos, Consejo de Consumo de la Comunidad Autónoma de Madrid, Instituto de Realojamiento e Integración Social, Consejo de Administración del Organismo Autónomo "Madrid 112", Consejo de Administración del Organismo Autónomo Agencia de la Comunidad Autónoma de Madrid para la Reeducción y Reinserción del Menor Infractor, Comisión de Garantías de la Videovigilancia, Consejo Territorial de la FEMP, y Sección Provincial de Madrid del Consejo de Empadronamiento. Asimismo el Sr. Pérez García, es representante del Ayuntamiento de Alcorcón en los siguientes Organismos: Presidente de la Empresa Municipal de Gestión Inmobiliaria de Alcorcón, S.A. (Sociedad Unipersonal Titularidad del Ayuntamiento de Alcorcón), Presidente de la Empresa de Servicios Municipales de Alcorcón, S.A.U. (Sociedad Unipersonal Titularidad del Ayuntamiento de Alcorcón) y Presidente del Instituto Municipal de Empleo y Promoción Económica (Organismo Autónomo IMEPE).



D. Raimundo Herráiz Romero manifiesta que es Consejero de los Consejos de Administración de Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Consejo de Administración de Metro de Madrid, Consejero del Consejo de Nuevo Arpegio, S.A., Consejero de Puerto Seco de Madrid y del Centro de Transportes de Coslada.

D^a Matilde García Duarte manifiesta que es vocal en las siguientes instituciones: Consorcio Regional de Transportes, Consejo de Administración del Organismo Autónomo Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, Consejo de Administración de la Agencia Informática y Comunicaciones de la Comunidad Autónoma de Madrid. Asimismo es Consejera del Consejo de Administración de Metro de Madrid.

D. Francisco de Borja Carabante Muntada, manifiesta que es: Vicepresidente del Consejo de Administración del IRIS, Consejero del Consejo de Administración de Metro de Madrid, Vocal del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Vocal del IVIMA, Vocal del Centro de Transportes de Coslada, S.A., Vocal de Nuevo Arpegio, S.A. y Consejero de la Asamblea General de Bankia.

D. José Luis Moreno Casas, manifiesta que es miembro de los siguientes Consejos de Administración: Consejero del Consejo de Administración de Metro de Madrid, Consejero de Arrendamientos y Promociones de la Comunidad de Madrid, S.A. (ARPROMA), Consejero de I.C.M. Agencia de Informática y Comunicaciones de la Comunidad de Madrid, Presidente y Consejero de C.T.C (Centro de Transportes de Coslada), Consejero del Instituto de la Vivienda de Madrid (IVIMA), Consejero del Instituto de Finanzas de la Comunidad de Madrid y Consejero del Fondo de Capital de Riesgo INI-CAP.

D. Diego Sanjuanbenito Bonal, manifiesta que es miembro del Consejo de Administración de Metro de Madrid, Delegado del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, Presidente de Madrid Movilidad, Presidente de Calle 30, Vicepresidente EMT, Consejero del Canal de Isabel II Gestión, Consejero de Mercamadrid, S.A., y Vocal del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

D. Jesús Valverde Bocanegra, declara ser miembro del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A.

20.4. Honorarios de Auditoría

La empresa auditora (KPMG Auditores, S.L.) de las Cuentas Anuales de la Sociedad, y aquellas otras entidades vinculadas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 19/1988, de 12 de julio, de Auditoría de Cuentas, han facturado durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2013 y 2012, honorarios por servicios profesionales, según el siguiente detalle (en euros):

CONCEPTO	2013	2012
Por servicios de auditoría	74.000,00	74.000,00
Por servicios fiscales		-
Por otros servicios	26.300,00	6.185,72
	100.300,00	80.185,72



El importe indicado en el cuadro anterior incluye la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2013 y 2012, con independencia del momento de su facturación.

20.5. Aspectos medioambientales

En línea con la política medioambiental establecida, se vienen acometiendo actividades y proyectos con la gestión en este ámbito. Durante el presente ejercicio 2013, se ha incurrido en gastos y se han realizado inversiones por importes poco significativos, por lo que no se desglosan en las Cuentas Anuales. Si bien, dichas acciones se encuentran registradas en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y el Balance de Situación, respectivamente.

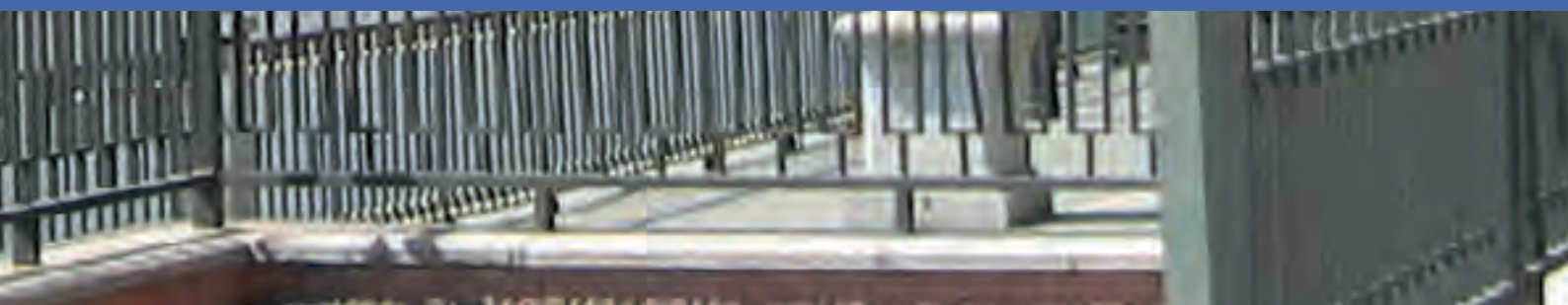
Respecto a contingencias que pudieran surgir en materia medioambiental, no se han previsto por estimarse que no existe riesgo significativo alguno.







Informe de Auditoría





KPMG Auditores S.L.
40000 Torre Espiga,
Estrada de Calvario, 20,
28042 Madrid

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales

Al Accionista Único de
Metro de Madrid, S.A.

Hemos auditado las cuentas anuales de Metro de Madrid, S.A. (la "Sociedad") que comprenden el balance al 31 de diciembre de 2013, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores son responsables de la formulación de las cuentas anuales de la Sociedad, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado. Excepto por la salvedad mencionada en el párrafo siguiente, el trabajo se ha realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación.

Como se indica en la nota 1 c) de la memoria adjunta, la Sociedad no ha registrado contablemente en sus cuentas anuales de 2013, ni los bienes que le han sido cedidos para su explotación sin contraprestación alguna, correspondientes a infraestructuras realizadas con cargo a presupuestos de diferentes Administraciones Públicas desde 1956, ni la cesión de uso de determinada infraestructura ferroviaria que la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid ha realizado en 2012 de forma gratuita y por un periodo de quince años, a la Sociedad. Metro de Madrid, S.A. no dispone de la información necesaria para poder llevar a cabo la valoración de estos bienes y derechos de uso, por lo que no podemos determinar el efecto que este hecho podría tener en las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2013. Nuestro informe de auditoría del ejercicio 2012 contenía una salvedad al respecto.

En nuestra opinión, excepto por los efectos de aquellos ajustes que podrían haberse considerado necesarios si hubiéramos podido verificar la valoración a que se refiere el párrafo anterior, las cuentas anuales del ejercicio 2013 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Metro de Madrid, S.A. al 31 de diciembre de 2013, así como de los resultados de sus operaciones y de los flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2013 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de Metro de Madrid, S.A., la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2013. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

KPMG Auditores, S.L.

Manuel Martín Barbón

21 de mayo de 2014



Metro de Madrid, S.A.

Cuentas Anuales

31 de diciembre de 2013

Informe de gestión

Ejercicio 2013

Madrid, 15 de febrero de 2014

Edita: METRO DE MADRID S.A.

Imprime: Math Printer

Este libro se ha impreso usando materiales respetuosos con el medio ambiente.

Metro de Madrid



Cavanilles, 58 - 28007 Madrid



Cavanilles, 58 - 28007 Madrid