



**Metro**



**2014**

---

**Informe Anual  
de Gestión y RSC**





**Metro de Madrid**



# Datos más relevantes

---

## Datos Oferta y Demanda

Kilómetros de red	292,41
Número de estaciones	300
Parque en explotación (coches)	2.347
Coches x Km (millones / año)	170,18
Total de viajes (millones / año)	560,85

---

## Datos Económicos (millones de €)

Ingresos totales	928,14
Gastos totales	957,90
Inversiones	56,94








# Índice

---

<b>Presentación</b>	<b>08</b>
<b>Consejo de Administración y Comité Ejecutivo</b>	<b>14</b>
<b>Informe de gestión</b>	<b>20</b>
<b>Estrategia de Metro Madrid</b>	<b>24</b>
Benchmarking	27
La Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa	28
La Estrategia Medioambiental	32
La Estrategia de Acción Social	33
<b>Metro de Madrid en 2014</b>	<b>36</b>
Red en explotación	38
Demanda	40
Oferta	43
Marco Tarifario	46
Material Móvil	48
Instalaciones	51
Investigación, Desarrollo e Innovación	54
Plan de Ahorro Energético	56
<b>Inversiones del ejercicio 2014</b>	<b>58</b>
Inversiones del ejercicio 2014	60
Actuaciones en la Red	76
Material Móvil	78
Equipos de Señalización y Comunicaciones	81



<b>Recursos humanos</b>	<b>82</b>
Plantilla	84
Relaciones Laborales	85
Diversidad e Igualdad de Oportunidades	86
Medidas de Conciliación	88
Prevención y Medicina Laboral	89
Formación	96
Comunicación Interna	100
<b>Otras variables significativas</b>	<b>104</b>
Calidad Percibida	106
Calidad de servicio	108
Atención al Cliente	111
Gestión Medioambiental	113
Seguridad y Protección Civil	118
Seguridad en la Circulación Ferroviaria	120
Proyectos Informáticos	121
Proyectos en el Exterior	129
Logística	130
Contratación	131
Cumplimiento Normativo	133
<b>Acción Social, Comunicación, Marketing, Publicidad, Acciones Comerciales y Relaciones Institucionales</b>	<b>134</b>
Acción Social	136
Premios y Presencia en Medios de Comunicación	140
Marketing Institucional	141
Acciones Comerciales	146
Relaciones Institucionales	150
Presencia en Foros Especializados y Adhesiones de Metro de Madrid	152
<b>Datos de gestión</b>	<b>156</b>
<b>Cuentas anuales</b>	<b>162</b>
<b>Informe de auditoría</b>	<b>238</b>



01

---

# Presentación





# Presentación

**Pablo Caveró Martínez de Campos**  
**Presidente del Consejo de Administración**

---



Metro de Madrid celebra en 2014 su 95º Aniversario. Entre la tradición y el futuro nos planteamos que es imposible valorar el desarrollo de la región de Madrid sin valorar la existencia de Metro y todo lo que ello representa. Una transformación espectacular en paralelo, en la superficie y en subterráneo, así como la consolidación del hábito de desplazamiento entre los madrileños y visitantes durante ya casi un siglo de historia.

Para que una empresa como Metro de Madrid sea sostenible en lo económico, social y medioambiental la constante necesariamente es el reto. Reto para nosotros es gestionar eficientemente y mantener los altos estándares de calidad del servicio prestado a los viajeros, lo que nos hace ser una referencia nacional e internacional.

Dentro de la gestión de optimización de la compañía, un buen ejemplo es el Plan de Ahorro Energético que ha permitido lograr resultados concretos que hoy podemos presentar con orgullo. La implantación de diversas medidas técnicas para fomentar el ahorro y la optimización de la energía son ya en su mayoría una realidad.

En general, desde el 2012, se ha conseguido un 22% de ahorro en el consumo de energía de alta tensión, pasando de 713 MkWh en 2012, a 582 MkWh en 2014. Este ahorro podría representar el consumo de energía anual de todos los hogares de una ciudad como Guadalajara.

Otra de las grandes apuestas de la empresa se dirigió hacia la movilidad sostenible. En 2014 se materializó la fase piloto del proyecto Train2Car, con la presentación de la primera Metrolinera de España. Este proyecto de I+D+i, pilotado por Metro de Madrid, permite que los coches eléctricos puedan recargarse con la energía procedente del frenado de los trenes. Después de haber quedado demostrada la utilidad de este proyecto, pasará

por otros estudios y gestiones para extenderse en el futuro a otros puntos.

En la línea de generación de ingresos, a las exitosas iniciativas de desarrollo de negocio, se han sumado con éxito las primeras actuaciones del Plan Estratégico Inmobiliario, cuyo objetivo general es destinar más de 95 mil metros cuadrados en desuso, propiedad de Metro y de la Comunidad de Madrid, a zonas residenciales, terciarias, dotacionales y verdes, cerrando brechas y soterrando cocheras en Madrid. Las actuaciones supondrán una mejora dotacional y urbana para Madrid y unos ingresos cercanos a 120 millones de euros.

En 2014 se cerraron dos de las cuatro operaciones planteadas, correspondientes a la parcela de la calle Granada-Cavanilles y al depósito de Cuatro Caminos. Gracias a estas actuaciones, la sede social de Metro se trasladará a las instalaciones propias de Canillejas. La construcción de un nuevo edificio, previsto para 2018, permitirá integrar al personal, mayores sinergias entre las áreas, disminución de costes de producción y ahorros en inmuebles de alquiler.

Uno de los signos de recuperación en la Comunidad de Madrid se ha reflejado en la tendencia positiva que se ha registrado, por primera vez desde 2008, en la demanda de viajeros durante el 2014. En consecuencia con ello, se reabrieron los 21 vestíbulos secundarios cerrados desde verano de 2012, como medida de ahorro para compensar el descenso de viajeros y reducir el alto fraude.

Para terminar es importante destacar que la mejora de la gestión llevada a cabo durante estas épocas difíciles por Metro ha permitido que durante el 2014 las tarifas del transporte se hayan congelado, un hito histórico en nuestra Comunidad. ♦





# Presentación

**Ignacio González Velayos**  
**Consejero Delegado**

---



Este año celebramos el 95 aniversario de nuestra Compañía. Hoy podemos decir con orgullo que la triple esencia por la que se creó Metro de Madrid, como un sistema de transporte “rápido, cómodo y seguro” permanece intacta.

En estos 95 años Metro de Madrid ha transformado la movilidad de toda nuestra región, ya que hoy Metro de Madrid es un sistema de transporte regional al llegar a 12 municipios de la Comunidad de Madrid.

De nuevo, este año, hemos integrado en un solo documento nuestra memoria de Responsabilidad Social Corporativa y el Informe de la Compañía.

Este segundo informe integrado, que reúne toda la información legal, económico-financiera y la relativa a los aspectos sociales, ambientales y económicos, es una muestra más de la apuesta de Metro de Madrid por la transparencia, refuerza la imagen de la empresa, comprometida con sus clientes y cumple con su compromiso de desarrollar políticas y prácticas de responsabilidad corporativa, que pasan por comunicar anualmente los avances a través de su memoria de sostenibilidad, como establece el Pacto Mundial de Naciones Unidas, al que Metro de Madrid está adherido.

Este año 2014, se ha caracterizado por la recuperación. Después de años de bajada continuada de la demanda, ésta se ha visto incrementada en más de 3 millones de viajes, lo que ha motivado la puesta en marcha de una serie de mejoras en el servicio: Reapertura de todos los vestíbulos en diciembre de 2014, el aumento en la tabla de trenes y la puesta en marcha del Plan de Calidad de Metro.

Les animo a conocer, a través de este informe integrado, la información de proyectos, iniciativas y actuaciones, orientados a responder a nuestras metas empresariales, sin olvidar el compromiso con el desarrollo social y económico y el respeto al medio ambiente. ♦



A photograph of a modern building's interior, featuring a curved glass wall and a balcony. The image is overlaid with a large red triangle that points from the top left towards the bottom right.

02

---

# Consejo de Administración y Comité Ejecutivo







# Consejo de Administración

(a 31 de Diciembre de 2014)

## **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<sup>a</sup>. Matilde GARCÍA DUARTE

D. David PÉREZ GARCÍA

D. Diego SANJUANBENITO BONAL

D. José Luis MORENO CASAS

## **SECRETARIO (No Consejero)**

D. Miguel NIETO MENOR





# Comité Ejecutivo

(a 31 de Diciembre de 2014)

## 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 SEGURIDAD

D. Bruno Fernández Díez

## DIRECTOR DE INGENIERÍA Y MANTENIMIENTO

D. Carlos Esquíroz Sors

## DIRECTOR DE OPERACIÓN

D. Fernando Rodríguez Méndez

## SUBDIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES

D. Javier Otamendi Pineda

# Plano de la Red explotada por Metro Madrid S.A

(a 31 de Diciembre de 2014)



Tu sistema de transportes  
www.crtm.es



CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,  
INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA  
**Comunidad de Madrid**  
www.madrid.org

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

## 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 / Airport**  
Adolfo Suárez Madrid-Barajas

**Zonas tarifarias**  
Fare zones

**Estación accesible /  
ascensor**  
Step-free access / lift

**Suplemento Aeropuerto**  
Airport extra charge

**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



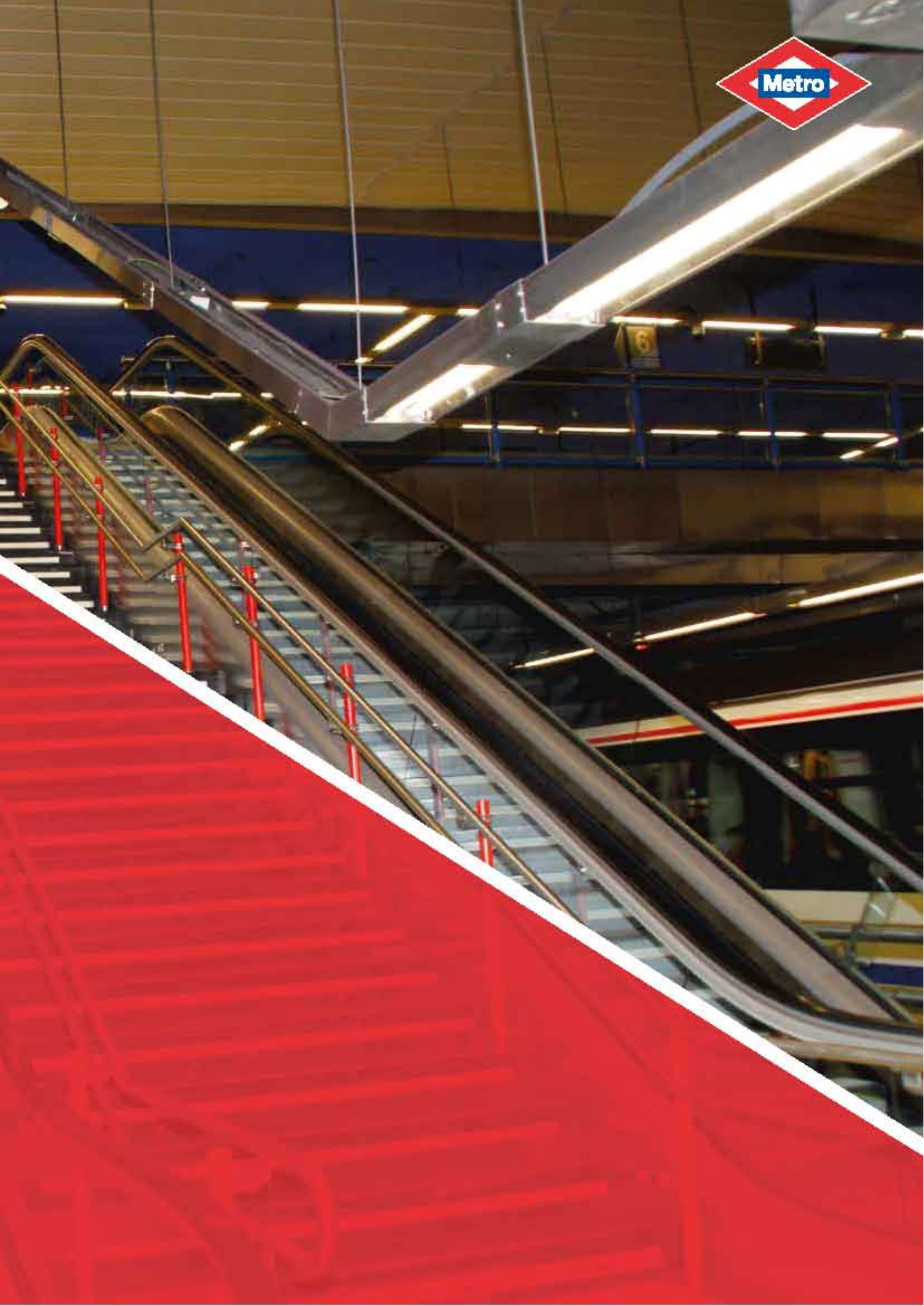




03

---

# Informe de gestión





## Introducción

La red de Metro de Madrid abarca 292,4 kilómetros y cuenta con 300 estaciones. Durante el año 2014, se realizaron en sus instalaciones 561 millones de viajes, a una velocidad comercial media cercana a los 29,77 kilómetros por hora.

El suburbano gestiona modernos sistemas automatizados de operación, señalización ferroviaria, seguridad y accesibilidad, que son motivo de interés constante por otros suburbanos y empresas del sector en todo el mundo.

Metro de Madrid ha alcanzado 95 años de funcionamiento, con un repunte en la demanda de viajeros por primera vez desde el 2008, y confirma su compromiso con los viajeros a quienes ofrece un servicio de transporte público de primera calidad en la región.

Según los datos recogidos en la última encuesta de imagen de Metro entre los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, la valoración global de la imagen ha mejorado en el último año en un 0,12 (7,21 sobre 10). Asimismo, mejoró la valoración global, en la encuesta de percepción de la calidad de servicio realizada en el último trimestre de 2014, en un 0,12 (7,35 sobre 10), con respecto al mismo período de 2013.

Por último, se destaca que en el 2014 se produjo la salida de un miembro del Consejo de Administración y de un miembro del Comité Ejecutivo, presentes en las composiciones del año 2013. ♦

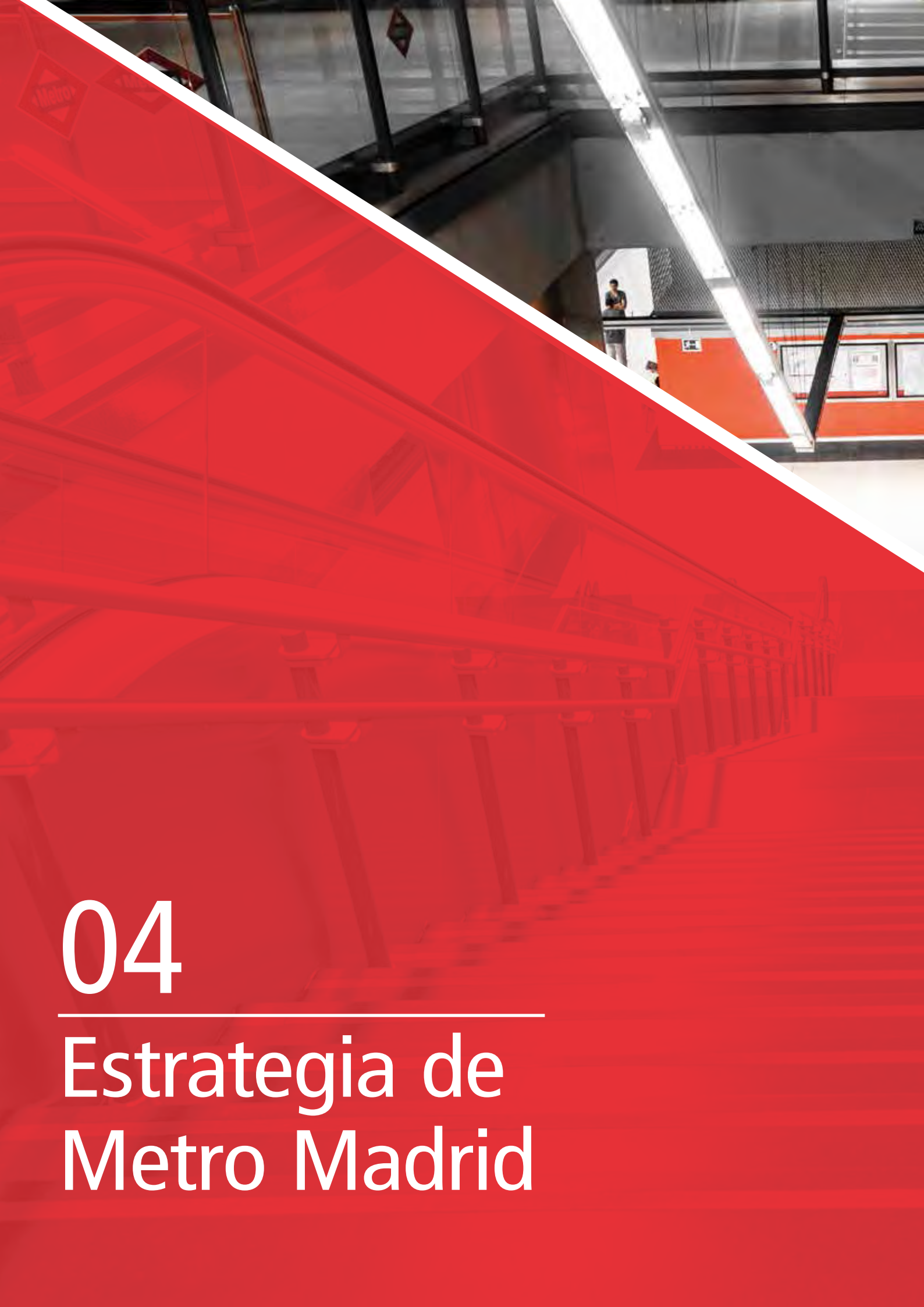
7,21

Nota sobre 10



**VALORACIÓN CIUDADANA**  
Calidad & Servicio de  
Metro Madrid S.A.





04

---

# Estrategia de Metro Madrid







# Estrategia de Metro de Madrid

Tras unos años marcados por el impacto de la fuerte crisis económica en la actividad y los resultados de Metro de Madrid, con un claro reflejo tanto en el descenso del número de viajes como en los necesarios ajustes presupuestarios y de recursos, el año 2014 ha supuesto un punto de inflexión respecto a ejercicios anteriores, caracterizado por un ligero pero positivo cambio de tendencia, cuyo principal síntoma fue un incipiente repunte de la demanda, evidenciado a partir del segundo semestre del año.

Sin dejar de lado la necesaria eficiencia a la hora de administrar recursos públicos, y manteniendo en todo momento el compromiso de minimizar nuestra dependencia de las subvenciones públicas procedentes de la Comunidad de Madrid, 2014 ha sido en cierto modo un año de transición en el plano estratégico. Si los años anteriores se caracterizaron por una estrategia claramente focalizada en la eficiencia y la adecuación de recursos y niveles de servicio a una demanda en claro declive por la crisis económica, la estabilización de los resultados económico financieros, como consecuencia de las mejoras en la gestión, junto con el repunte de la demanda experimentado en 2014, permitían ya mirar al futuro desde una nueva perspectiva, manteniendo la calidad de servicio y el enfoque en el viajero como principal argumento para lograr nuestros objetivos.

De esta manera, y atendiendo a los argumentos expuestos previamente, las líneas estratégicas aprobadas para el ejercicio 2014 fueron las siguientes:

1. Optimizar la demanda y los ingresos por viajes.
2. Mejorar la eficiencia interna.
3. Reforzar la calidad de servicio.

Las funciones y grandes iniciativas de corte estratégico en las que se ha sustentado la consecución de las líneas mencionadas, a lo largo de 2014, fueron las siguientes:

**Plan de Optimización de Metro de Madrid 2012 - 2015**, liderado por el Comité Ejecutivo, 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, manteniendo los niveles de seguridad como algo innegociable.

En 2014 el Plan de Optimización ha aportado un total de más de 275 millones de €, de los cuales un 52% corresponde a medidas de ahorro y el resto a medidas de ingresos. En este último capítulo, cabe destacar los 118,5 millones de € correspondientes al Plan Patrimonial en 2014. Esta reducción del déficit ha permitido congelar los precios, algo histórico en la Comunidad de Madrid.

**Modelo de Gestión de Riesgos Corporativos.** La gestión de riesgos corporativos es una herramienta de gestión básica para la Dirección que permite acotar el grado de incertidumbre en relación al cumplimiento de los objetivos estratégicos y en la consecución de los resultados. Durante 2014, los distintos grupos gestores de riesgos se han reunido mensualmente, monitorizando el nivel global de riesgo e implementando las acciones mitigadoras y los controles necesarios para gestionar el mismo. Por su parte, el Comité de Riesgos, órgano ejecutivo y consultivo dependiente del Comité Ejecutivo y que cuenta con la participación de representantes de cada una de las Direcciones Generales, se ha celebrado con la misma periodicidad, con el objetivo de mantener y mejorar con acciones preventivas los altos niveles de seguridad operativa.

**Plan de Calidad.** A finales de 2014 se diseñó y puso en funcionamiento un Plan de Calidad enfocado a mejorar los aspectos más relevantes relacionados con la calidad del servicio, de cara a promover una mejora tanto del servicio producido como de la percepción por parte de nuestros clientes. Las encuestas de calidad de servicio al cliente, realizadas semestralmente, nos dan una nota de notable y las encuestas realizadas entre los turistas nos dan la mejor valoración entre los servicios madrileños. ♦

## Benchmarking

Metro de Madrid pertenece al grupo CoMET (Community of Metros), que está formado por los mayores metros del mundo y que, junto con el grupo paralelo NOVA (que acoge a otros metros de tamaño medio), agrupan a la práctica totalidad de explotaciones relevantes a nivel mundial.

El objetivo de estos grupos es profundizar en el conocimiento de las mejores prácticas del sector en el ámbito internacional, permitiendo incluso consultar qué soluciones concretas a problemas reales se han adoptado en otros metros similares al nuestro. Además, la posibilidad de establecer comparaciones objetivas con otras explotaciones supone una magnífica herramienta para identificar áreas de mejora.

Durante 2014, Metro de Madrid ha sido vicepresidente del grupo como paso previo a la presidencia que ocupará el próximo año.

Los grupos CoMET y NOVA cuentan además con el apoyo metodológico del RTSC, organismo de la prestigiosa universidad Imperial College de Londres, que junto con todos los metros de la Comunidad trabajan constantemente para desarrollar proyectos de investigación y mejora, así como para mantener actualizada una exhaustiva base de datos común que incluye una completa batería de indicadores clave de negocio.

Como miembros de esta comunidad, todos los empleados de Metro de Madrid tenemos la posibilidad de acceder a este foro internacional de expertos y de conocer cómo se resuelven, en otros metros del mundo, los problemas que se nos plantean a diario en el desempeño de nuestras actividades. La coordinación de todas las consultas, estudios y otras actividades relacionadas con CoMET se realiza través del Área de Auditoría Interna y Estudios, que además presta apoyo a los departamentos que planteen alguna necesidad al respecto. ♦



# La Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa

Metro de Madrid es consciente de que toda actividad empresarial conlleva un impacto en las personas, en la economía y en el medio ambiente. Por eso, entendemos la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) como una herramienta empresarial para contribuir a la sostenibilidad global, es decir, para contribuir al equilibrio que debe existir entre los aspectos económicos, sociales y medioambientales para perdurar en el tiempo, favoreciendo, además, la **sostenibilidad empresarial**.

Además, como empresa comprometida y firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Metro se compromete a respetar diez principios universales de conducta y acción en materia de Derechos Humanos, Normas Laborales, Medio Ambiente y Lucha contra la Corrupción tanto en la estrategia como en sus operaciones diarias, que están orientadas a dar respuesta a las necesidades de movilidad de la sociedad, apostando por la movilidad sostenible.

Dentro de su estrategia de RSC, en Metro de Madrid tenemos identificados cinco grupos de interés (stakeholders): empleados, clientes, proveedores, sociedad y administraciones públicas. Con ellos, la compañía tiene establecidos unos compromisos que se recogen en su **política de Responsabilidad Corporativa** y que intentan dar respuesta a las expectativas de los grupos de interés. Para conocerlas, disponemos de canales de comunicación específicos con cada uno de ellos, lo que nos permite mantener una relación próxima y cercana.

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 de forma importante 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.

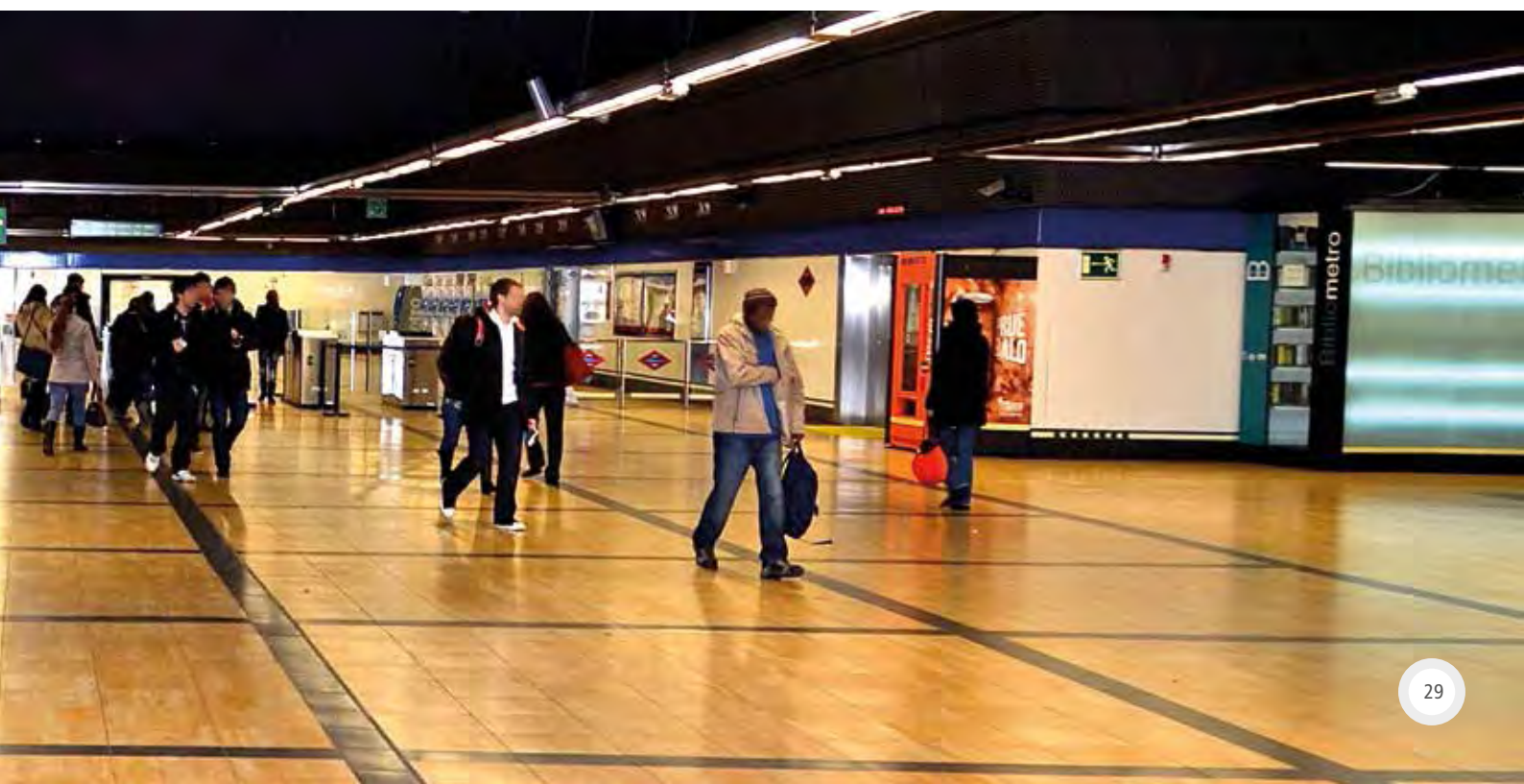
El compromiso que la empresa tiene con el **medio ambiente** se traduce en varias actividades como la implantación de medidas de eficiencia energética –principal consumo de la compañía-, el uso sostenible de agua –a través del **Plan de Gestión Sostenible del Agua 2010-2013-**, la gestión eficiente de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

En esta línea, Metro de Madrid calcula anualmente su **huella de carbono corporativa** para cuantificar la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), medidas en emisiones de CO<sub>2</sub> 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.



## Política de RSC y grupos de interés

Desde el Área de Comunicación y RSC, que depende directamente 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 aquellos cuyas opiniones o decisiones influyen en sus resultados económicos o reputación.

El departamento de RSC tiene como principales objetivos integrar la RSC en la estrategia 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 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 los grupos de interés, 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

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 y que es, por lo tanto, el mecanismo que posee la empresa para que los accionistas se comuniquen con el máximo órgano de gobierno. 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 que atraviesa España y la Comunidad de Madrid llevó a la toma de decisiones estratégicas dirigidas a una contención del gasto, etc. La encuesta de calidad percibida permite a este 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:

Éste es un 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. ♦

## 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, dispone de 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.

Los principios de actuación de Metro de Madrid en materia medioambiental son los siguientes:

- Desarrollar e implantar procesos comprensibles, ágiles y eficientes, que posibiliten la mejora continua del sistema de gestión y del desempeño ambiental global de la organización
- Favorecer un entorno de colaboración, compromiso y participación de sus empleados, así como ofrecer la asistencia y asesoramiento que las distintas Áreas requieran, con el fin de integrar la gestión ambiental en la actividad diaria.
- Velar por que todas las actividades de la organización susceptibles de ocasionar impactos en el Medio Ambiente, incorporen pautas de gestión enfocadas a su minimización.
- Optimizar el uso de los recursos y de las materias primas, contribuyendo al principio de prevención de la contaminación.
- Cumplir con la legislación ambiental aplicable y con otros requisitos suscritos, superando sus prescripciones allí donde sea posible y promoviendo la adaptación a la normativa futura de una forma eficaz, eficiente y segura.
- Fomentar los valores ambientales en relación con la cadena de proveedores de obras, bienes y servicios.
- Promover un alto grado de concienciación del personal en relación con la protección del Medio Ambiente, como parte del desarrollo profesional, diseñando programas de sensibilización y formación entre sus empleados, y estableciendo para ello los canales de comunicación más eficaces.
- Contribuir, desde la vertiente ambiental, a reforzar la reputación e imagen responsable de la organización, teniendo en cuenta las expectativas de todos los grupos de interés.
- Difundir esta política ambiental entre sus empleados, proveedores y otras partes interesadas.





# La Estrategia de Acción Social

El compromiso con la sociedad forma parte de la propia razón de ser de Metro de Madrid. Como medio de transporte integrador y vertebrador de la Comunidad de Madrid, somos conscientes de que es imposible desarrollar nuestra actividad de espaldas al entorno social. Por ello, en colaboración con organizaciones, entidades y asociaciones referentes en la materia, diseñamos y ejecutamos proyectos orientados a mejorar la sociedad en la que operamos, prestando especial atención a las personas con más necesidades. Estos proyectos se enmarcan en 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.

Los objetivos de la **línea social** de Metro 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 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 la reputación e imagen, respecto al compromiso social.

Las líneas estratégicas de la **línea social de Metro de Madrid** son:

**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 como son:

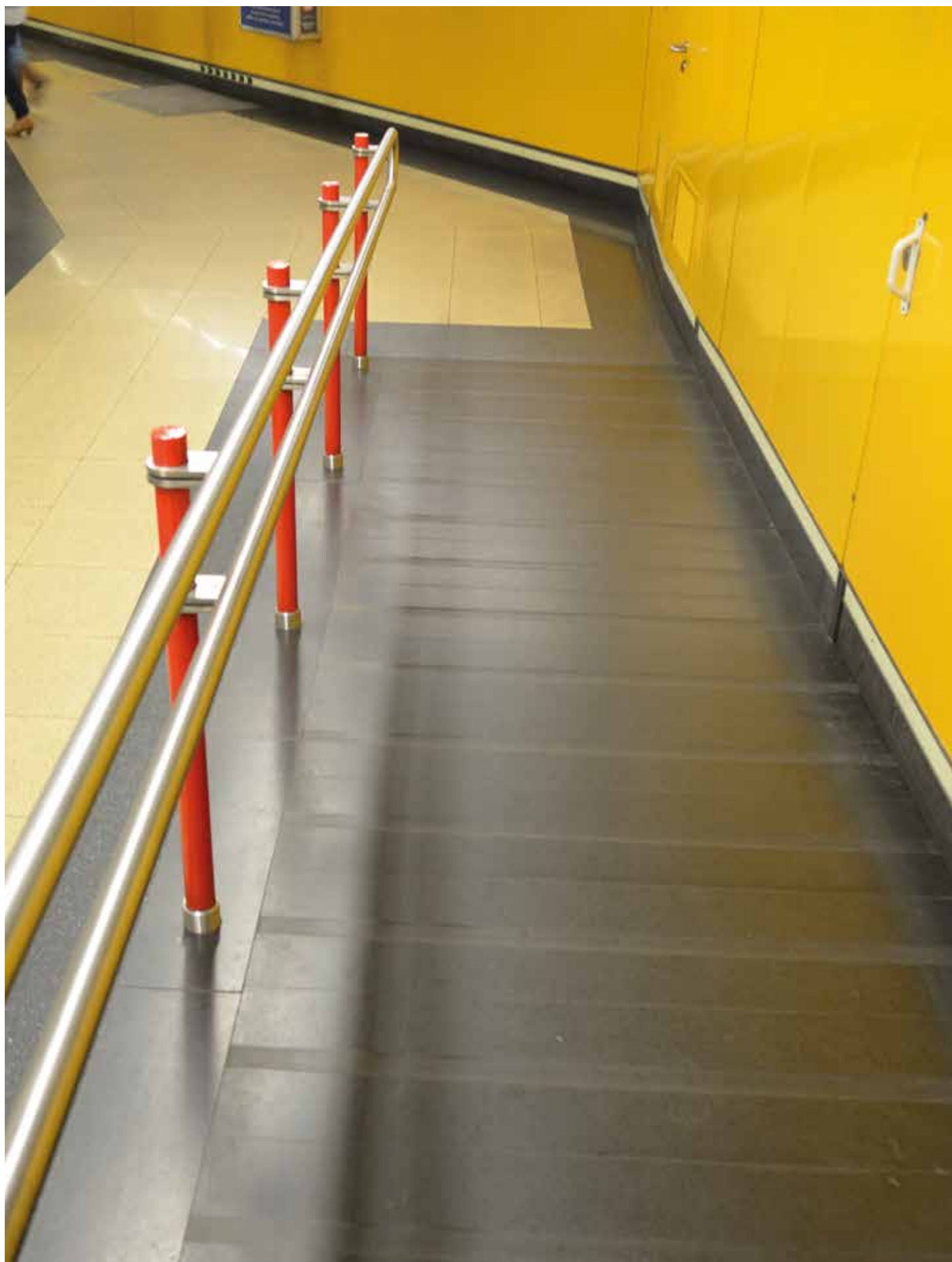
- ⊙ Personas con discapacidad
- ⊙ Mayores
- ⊙ Mujeres
- ⊙ Menores
- ⊙ Inmigrantes

**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 a nivel mundial y resulte sostenible.

Resumiéndose en la siguiente visión:







05

---

# Metro de Madrid en 2014





## Red en explotación

La longitud de la Red explotada por Metro de Madrid a 31 de diciembre de 2014 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. 2014

	Línea	Longitud (km) **	Estaciones	Vestibulos
1	Pinar de Chamartín - Valdecarros	23,320	33	60
2	Las Rosas - Cuatro Caminos	14,105	20	25
3	Villaverde Alto – Moncloa	14,798	18	27
4	Pinar de Chamartín – Argüelles	14,626	23	26
5	Alameda de Osuna - Casa de Campo	23,207	32	39
6	Circular	23,472	28	33
7	Estadio Olímpico – Pitis	19,676	23	23
Metro Este	Hospital del Henares - Estadio Olímpico	9,341	8	8
8	Nuevos Ministerios - Aeropuerto T4	16,459	8	6*
9	Mirasierra - Puerta de Arganda	19,257	23	26
TFM	Puerta de Arganda - Arganda del Rey	19,037	6	6
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 (MetroSur)	40,596	28	27*
Ramal	Ópera - Príncipe Pío	1,092	2	0*
ML1	Pinar de Chamartín - Las Tablas	5,401	9	8*
<b>TOTAL</b>		<b>292,41</b>	<b>300</b>	<b>351</b>

(\*) En aquellas líneas en las que el número de vestíbulos es inferior al número de estaciones es debido a que se han adjudicado los vestíbulos 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 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 Fomento de Construcciones y Contratas (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 desde la estación de Pinar de Chamartín a los PAU's de Sanchinarro y Las Tablas.**

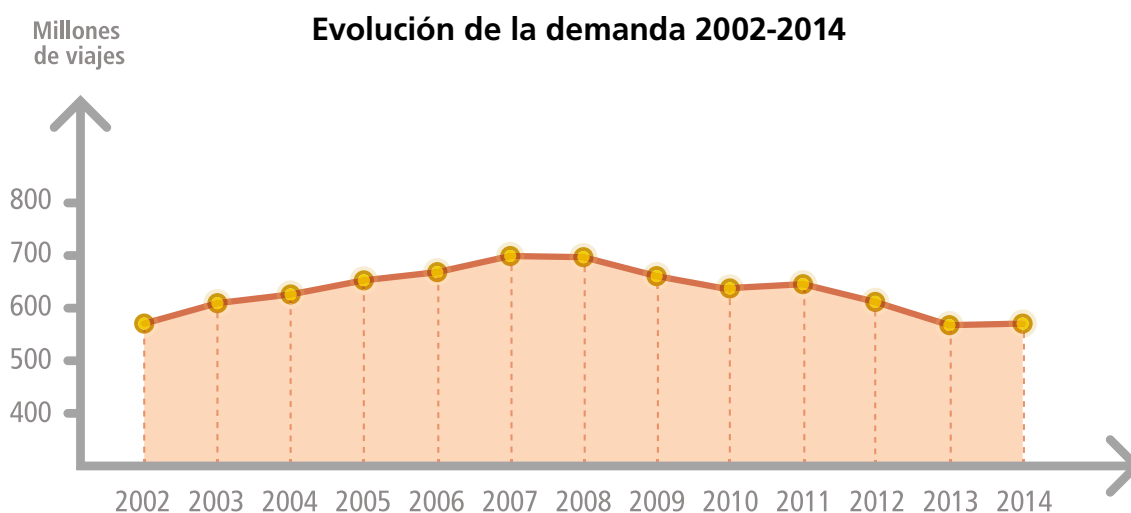
En 2007 se puso en funcionamiento la línea de Metro Ligero de los nuevos desarrollos urbanísticos del norte de Madrid, Sanchinarro y Las Tablas con una longitud de 5,4 Km y 9 estaciones. Metro de Madrid realiza la explotación integral (operación y mantenimiento) de toda la línea. ♦



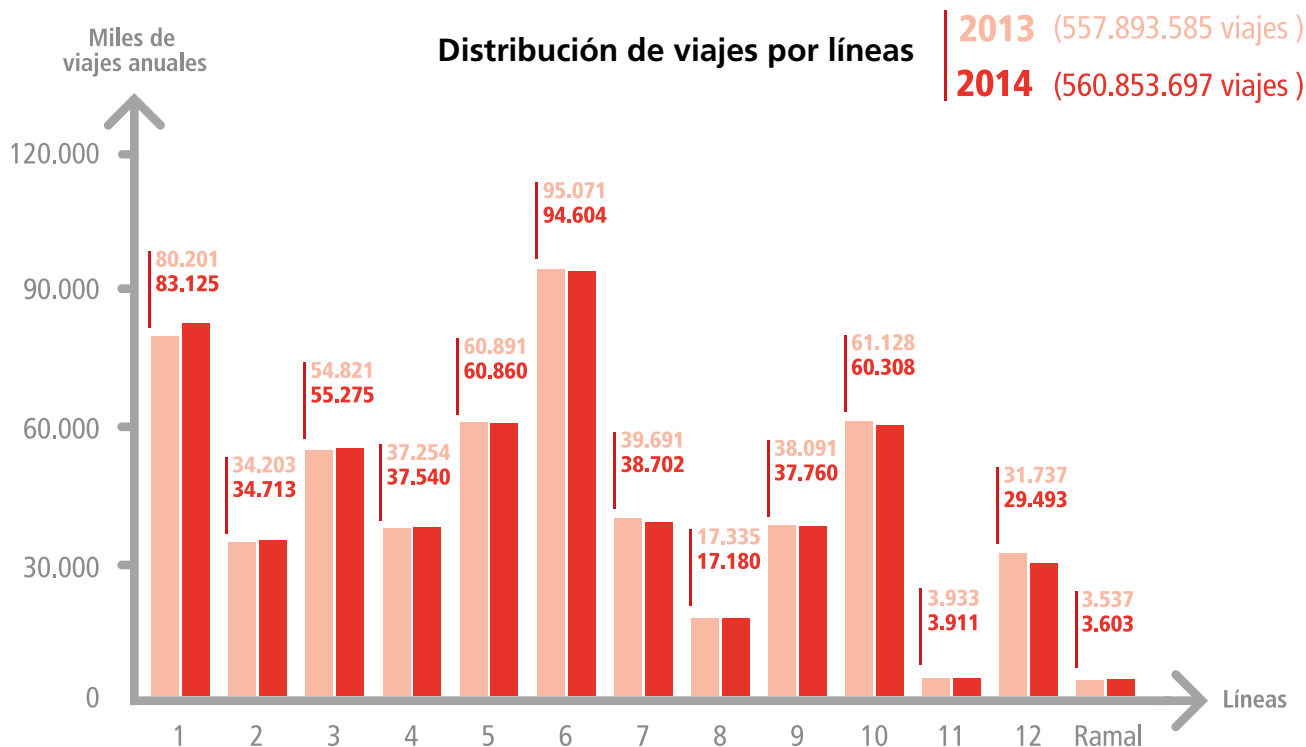


## Demanda

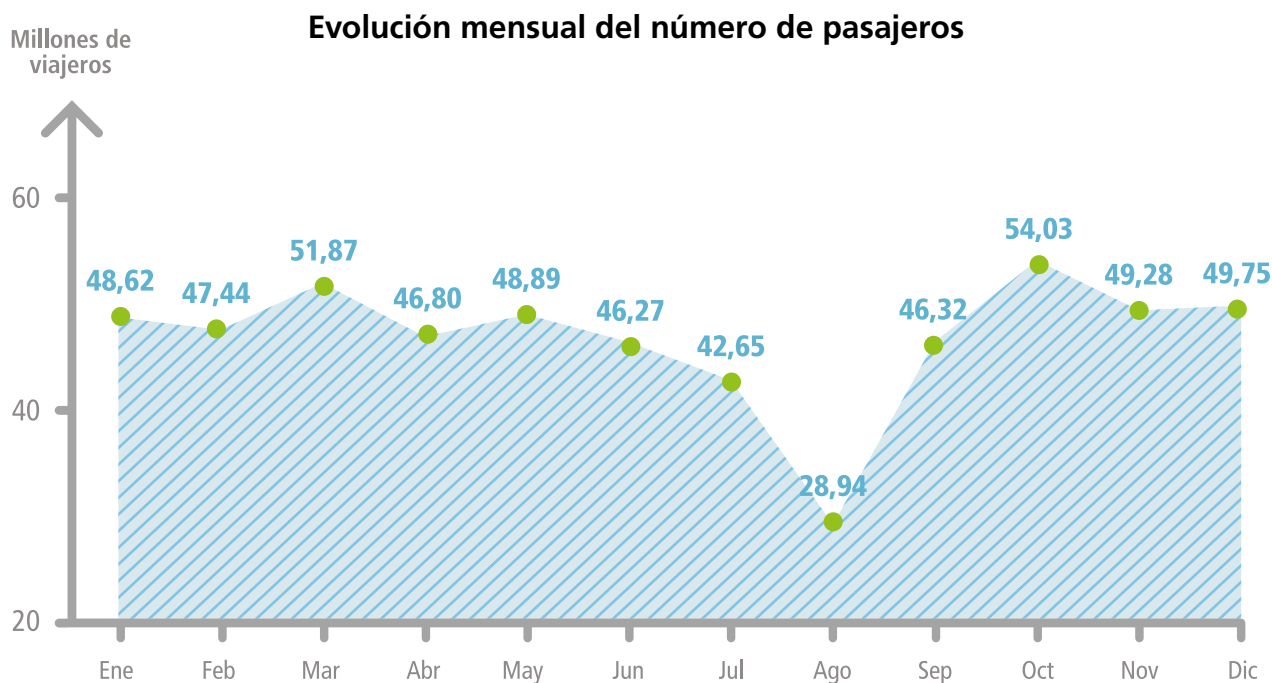
La **demanda** de viajeros de Metro de Madrid en 2014 se ha situado en los 560,85 **millones de viajes**, lo que supone un incremento del 0,53 % con respecto a la registrada en el pasado año 2013. El gráfico siguiente muestra su evolución en los últimos años:



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



El número de etapas realizadas durante el 2014 se ha situado en **828 millones**. Por otro lado, la demanda mensual media de Metro de Madrid se sitúa en los 46,7 millones de viajes, destacando los meses de Marzo y Octubre como los de mayor demanda frente a Agosto como el de menor:



El 12 de Diciembre fue el día de **máxima demanda** con un total de **2.163.329 viajes** y el 25 de Diciembre el de menor demanda de viajeros con un total de **470.719 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 cuadro siguiente muestra las entradas y utilidades (total de entradas, salidas y trasbordo entre líneas), en las **21 estaciones de mayor utilización** de la Red:



NOMBRE ESTACIÓN	ENTRADAS	UTILIZACIONES
Sol	20.080.594	55.673.031
Avenida de América	11.472.431	49.502.293
Nuevos Ministerios	14.536.234	41.808.061
Moncloa	17.582.359	37.552.835
Príncipe Pío	14.649.215	34.887.006
Plaza de Castilla	11.666.395	33.030.381
Alonso Martínez	5.003.437	24.223.081
Cuatro Caminos	6.006.216	22.185.288
Argüelles	7.467.281	21.587.589
Legazpi	5.763.783	20.882.212
Gregorio Marañón	3.956.263	20.311.984
Plaza de España	7.037.490	20.185.905
Ópera	5.083.683	19.610.591
Pacífico	4.028.973	18.660.187
Diego de León	5.453.767	18.451.454
Callao	6.100.675	18.038.525
Gran Vía	5.084.771	18.028.763
Atocha-Renfe	7.592.209	16.405.856
Plaza Elíptica	5.460.220	16.255.227
Oporto	5.075.485	16.098.085
Goya	5.845.082	15.534.028

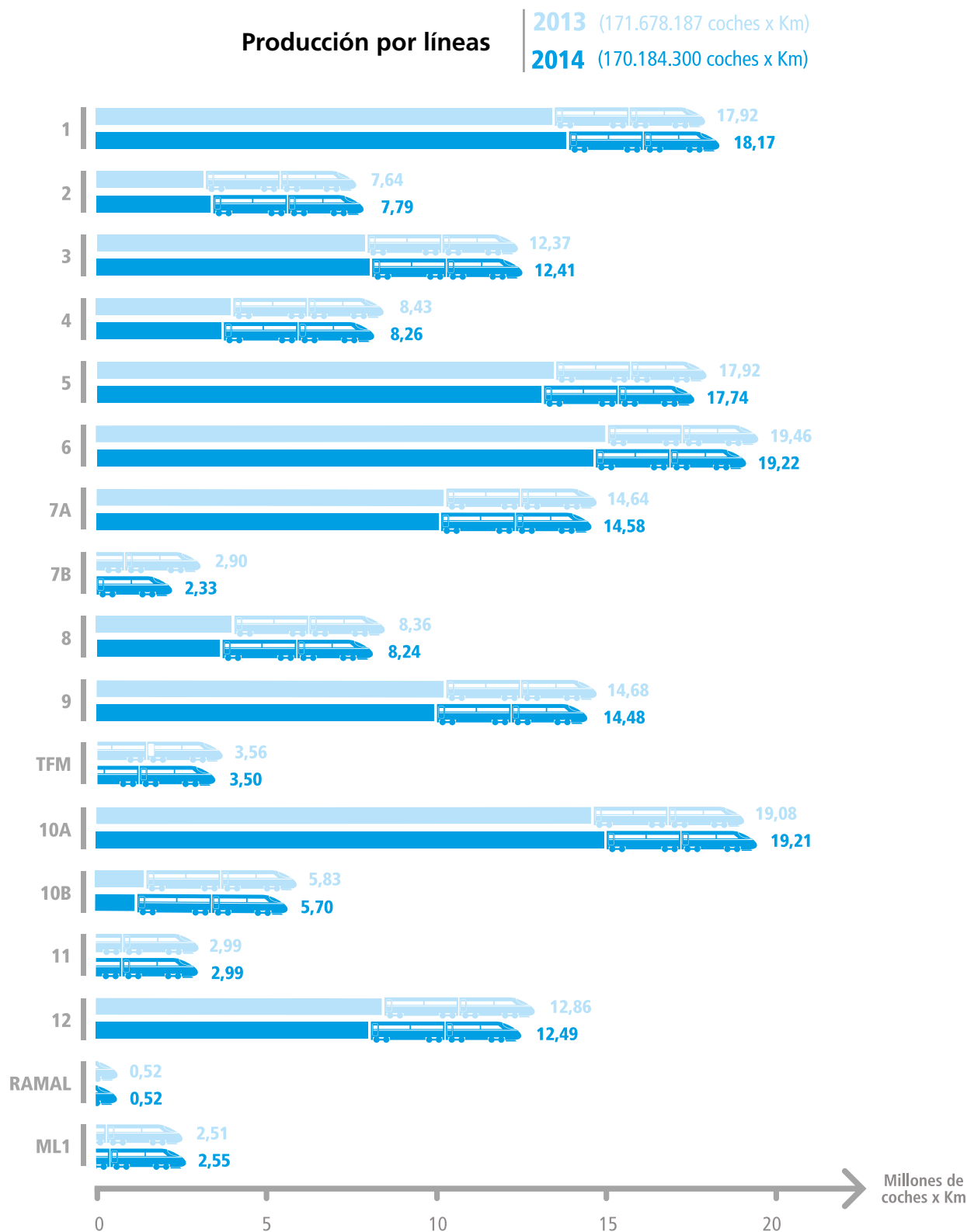




# Oferta

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 0,87 % respecto al año anterior, habiéndose producido un total de 170,18 **millones de coches x kilómetro**, con el detalle por líneas que se muestra en el gráfico siguiente:



La velocidad comercial se ha situado en **29,77 Km/h** como valor medio en el conjunto de las líneas que componen la Red. Este valor supone un descenso del 2,1% respecto del alcanzado durante el año anterior, que fue de 30,41 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 **49,40 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 período punta de día laborable (7:30 a 9:30)

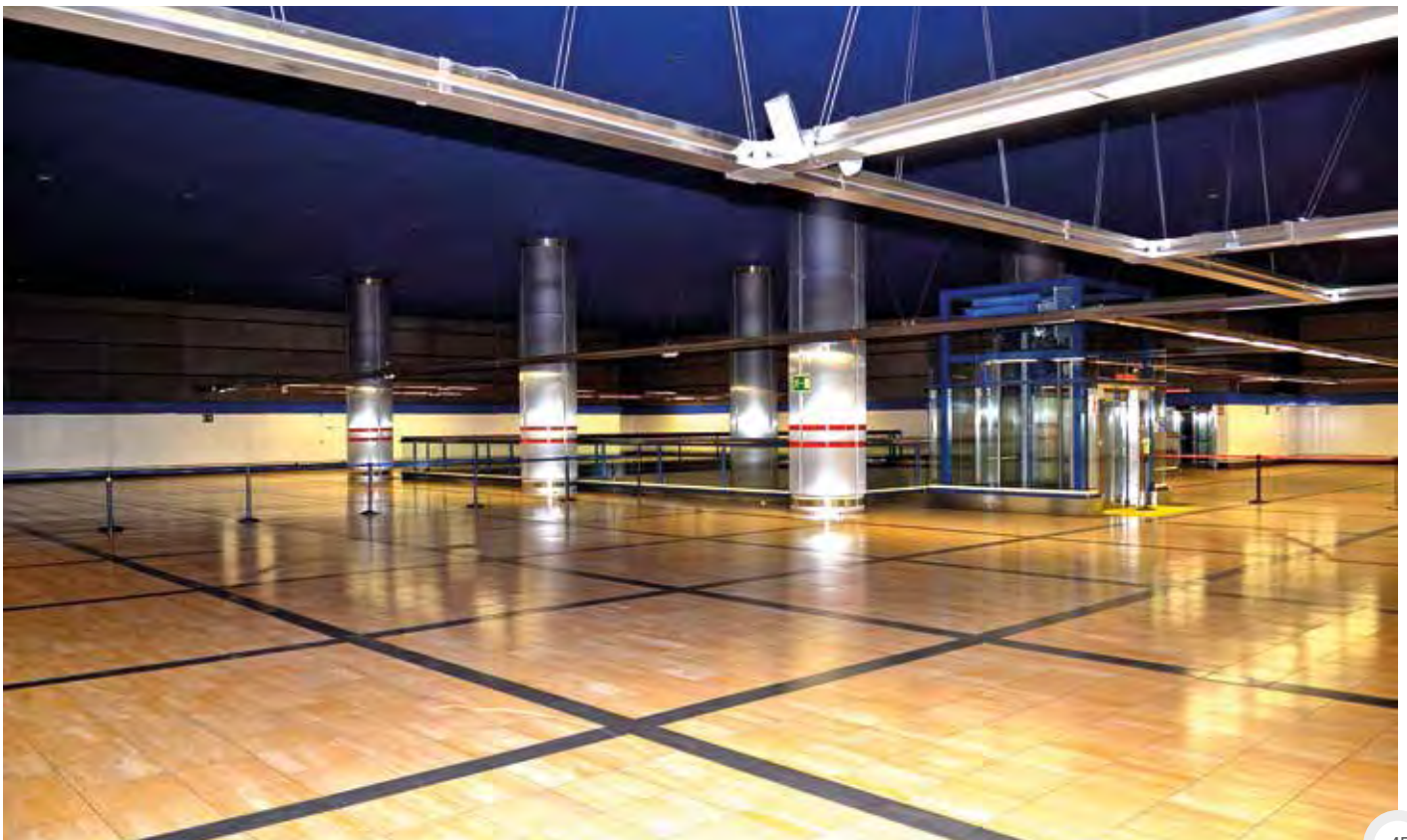
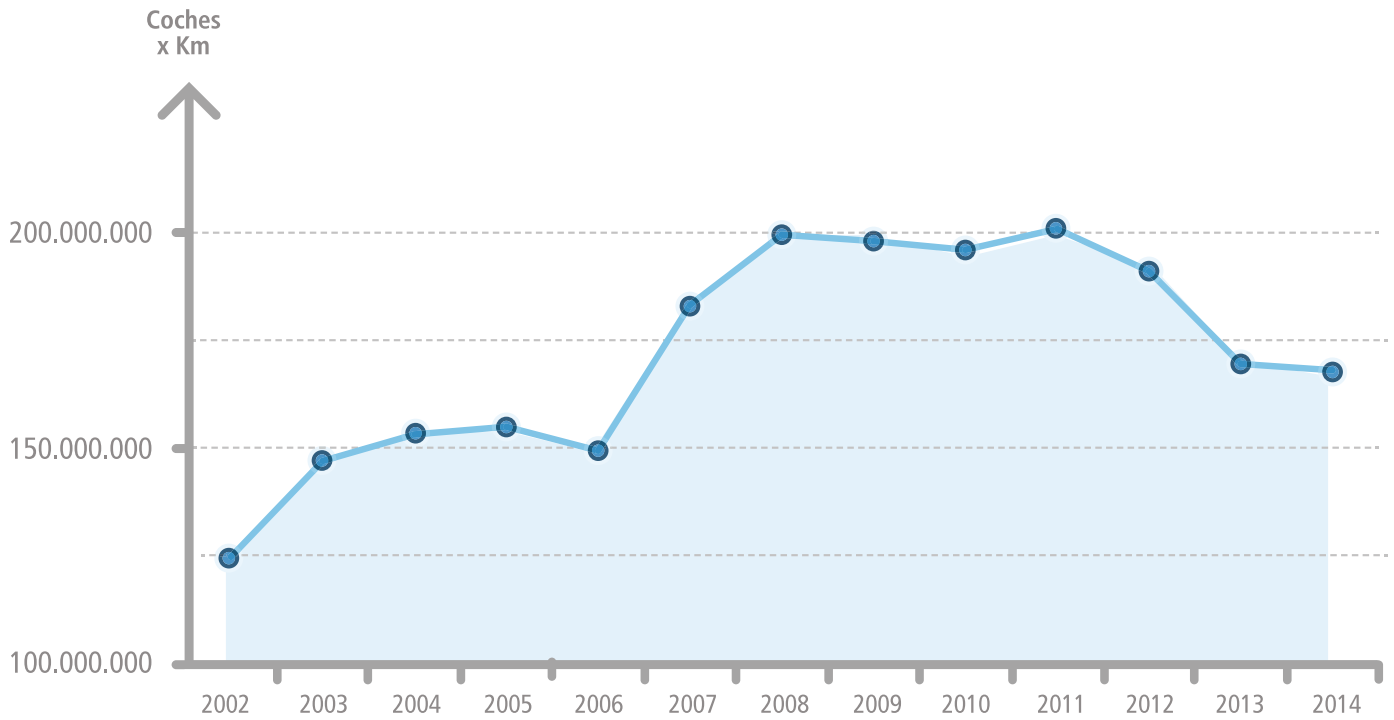
LÍNEAS	TRENES	COCHES/TREN	VELOCIDAD EXPLOTACIÓN (km/h)	"TIEMPO DE RECORRIDO (h:mm:ss)"	INTERVALO (mm:ss)	CAPACIDAD TRANSP. (Viaj./h)
1	34	6	20,97	2:06:51	0:03:44	13.027
2	19	4	22,93	1:09:54	0:03:41	8.578
3	26	6	24,19	1:07:52	0:02:37	18.574
4	25	4	21,95	1:18:26	0:03:08	10.059
5	29	6	22,72	1:59:31	0:04:07	12.665
6.1	20	6	22,20	1:03:46	0:03:11	25.125
6.2	13	6	24,16	0:58:29	0:04:30	17.803
7A	18	6	26,46	1:26:22	0:04:48	15.907
7B	6	3	30,68	0:34:10	0:05:42	6.511
8	11	4	41,75	0:45:16	0:04:07	12.075
9A	20	6	25,21	1:29:44	0:04:29	15.487
9B	7	2/3	49,40	0:46:20	0:06:37	4.155
10A	32	6	26,02	1:50:21	0:03:27	22.131
10B	11	3	35,52	0:51:28	0:04:41	7.925
11	5	4	27,54	0:29:38	0:05:56	8.380
12.1	10	3	35,32	1:08:45	0:06:15	5.827
12.2	10	3	35,95	1:07:48	0:06:10	5.909
R	2	4	11,65	0:10:00	0:05:00	6.315
ML1	7	5	18,54	0:34:15	0:04:54	3.433

Velocidades de explotación y tiempos de recorrido de noviembre 2013

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:

**Evolución de la oferta 2002-2014**





# Marco Tarifario


El marco tarifario durante el ejercicio 2014 se sintetiza en el siguiente cuadro, 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).



## Tarifas Metro de Madrid

**TARIFAS FEBRERO 2013**

BILLETES		ÁMBITO DE VALIDEZ <small>A la venta en la Red de METRO</small>	PRECIO (€)
Sencillos 1 viaje	Metro Zona A	Metro Zona A y Metro Ligerio (ML 1)	1,50 - 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 Vilumbrales y Puerta del Sur de Línea 10 (Zonas B1 y B2)	
	T.F.M.	Red de TFM, Línea 9 entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey (Zonas B1, B2 y B3)	2,00
Combinado Sencillo		La totalidad de estaciones de la Red de Metro y Metro Ligerio: ML1, ML2 y ML3	3,00
10 viajes	METROBUS	Metro Zona A, Metro Ligerio (ML 1) y EMT	12,20
	T.F.M.	Red de TFM, Línea 9 entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey (Zonas B1, B2 y B3)	
	MetroNorte	Estaciones de Línea 10, tramo: La Granja – Hospital Infanta Sofía (Zona B1)	11,20
	MetroEste	Estaciones de Línea 7, tramo: Barrio del Puerto – Hospital del Henares (Zona B1)	
	MetroSur	Estaciones de Línea 12 y Joaquín Vilumbrales y Puerta del Sur de Línea 10 (Zonas B1 y B2)	
Combinado 10 viajes		La totalidad de estaciones de la Red de Metro y Metro Ligerio: ML1, ML2 y ML3	18,30
Aeropuerto 	Sencillo Metro Zona A y ML1 Suplemento Aeropuerto	Metro Zona A, Metro Ligerio 1 (ML1) y para la entrada y salida en las estaciones de Aeropuerto T1-T2-T3 y Aeropuerto T4	4,50 - 5,00 (**)
	Combinado sencillo + Suplemento Aeropuerto	Toda la red de Metro y para 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 Billete Combinado (Sencillo o 10 viajes) o METROBUS	3,00

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

(\*\*) Al precio del billete 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 (€) <small>A la venta en la Red de METRO</small>									
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 (**)		Familias Numerosas Categoría General Y Personas con discapacidad igual o superior al 65%: descuento del 20% Familias Numerosas Categoría Especial: descuento del 50% Familias numerosas de Categoría General + Personas con Discapacidad igual o superior al 65 %: descuento del 40% Familias numerosas de Categoría Especial + Personas con Discapacidad igual o superior al 65 %: descuento del 70%							

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

(\*\*) La venta, aplicando estos descuentos, se realizan solamente para las tarjetas transporte público con tecnología de contacto y exclusivamente en la máquinas billeteadoras adaptadas de las estaciones de Metro correspondientes a la zona A.

BILLETE TURÍSTICO (€) <small>A la venta en la Red de METRO, en determinados estancos, quioscos de prensa y lugares de interés turístico</small>										
	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 en menores de 11 años.

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

### Distribución de la demanda por tipo de billete %

Tipo de Billetes	2011	2012	2013	2014
BILLETES SENCILLOS	12,35	7,28	6,97	7,04
METROBÚS 10 VIAJES	23,77	24,74	23,87	24,04
METROSUR 10 VIAJES	0,85	0,84	0,77	0,72
METRONORTE 10 VIAJES	0,10	0,10	0,10	0,10
METROESTE 10 VIAJES	0,05	0,06	0,05	0,04
TFM 10 VIAJES	0,02	0,01	0,01	0,01
ABONO TRANSPORTE MENSUAL	59,07	63,60	64,91	64,62
ABONO TRANSPORTE ANUAL	2,54	2,66	2,75	2,80
TURÍSTICOS	1,24	0,70	0,58	0,61



## Material Móvil

El parque en servicio, a fecha 31 de diciembre de 2014, alcanza los 2.347 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. 2013)	Nº de coches (a 31 dic. 2014)
2000	724	724
3000	500	500
5000	202	202
6000	99	52
7000	222	222
8000	389	389
9000	258	258
<b>TOTAL</b>	<b>2.394</b>	<b>2.347</b>

La antigüedad media del parque en servicio es **14,05 años** con el siguiente detalle, por tipo de material:

Serie	Edad media 2014	Edad Media TOTAL
2000	22,30	14,05
3000	7,05	
5000	27,96	
6000	12,70	
7000	11,63	
8000	6,41	
9000	7,47	

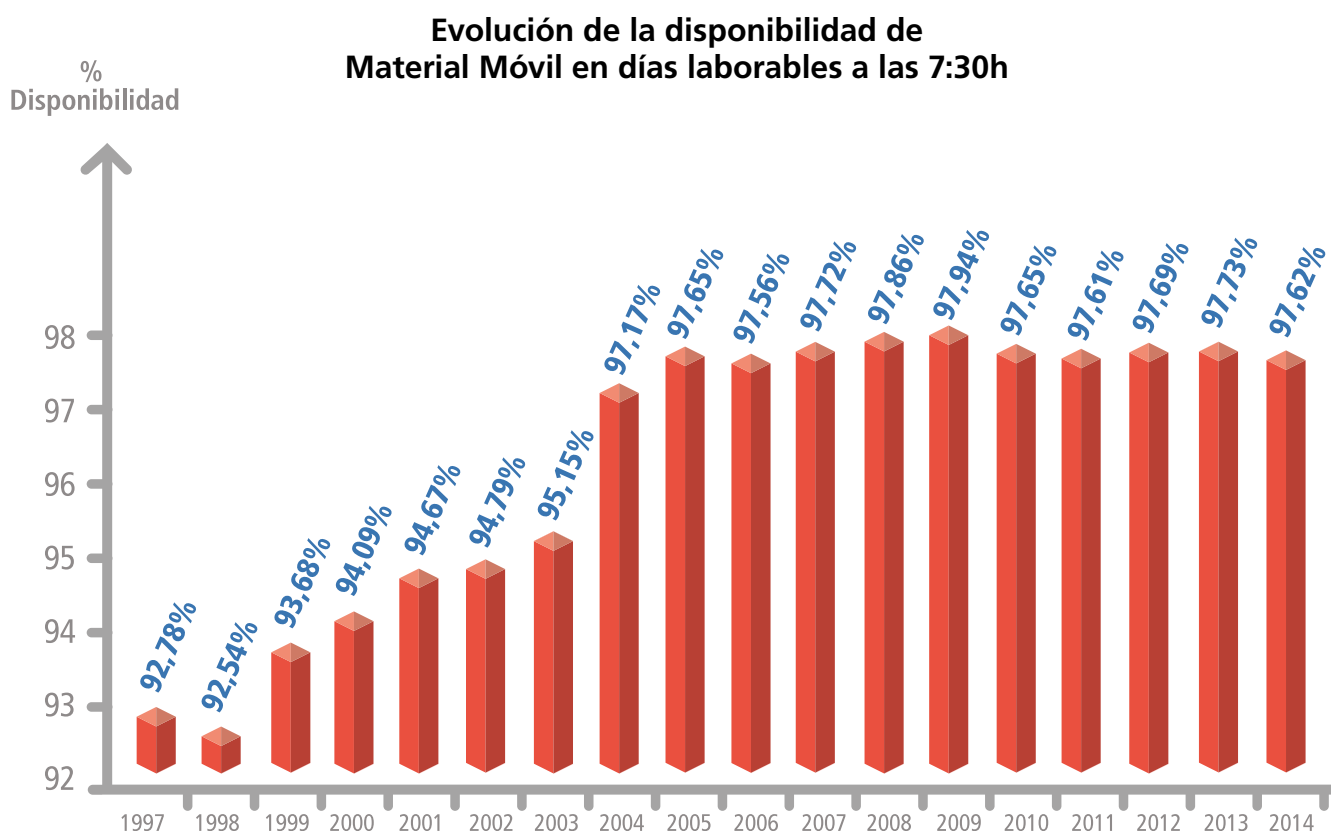


Durante el año 2014 se han realizado **193 revisiones** de ciclo largo y **8.552** intervenciones de mantenimiento preventivo de ciclo corto. A través de estas actividades de mantenimiento preventivo se pretende localizar y resolver cualquier incidencia en el menor tiempo posible, disminuyendo así la repercusión negativa en el servicio prestando 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 2013 y 2014:

Serie	Disponibilidad 2013	Disponibilidad 2014
2000	97,80%	98,29%
3000	98,08%	98,77%
5000	97,53%	97,41%
6000	96,59%	96,83%
7000	97,60%	97,63%
8000	98,96%	96,11%
9000	97,06%	98,27%
<b>TOTAL</b>	<b>97,73%</b>	<b>97,62%</b>

La evolución de la disponibilidad del material móvil en los últimos años es la siguiente:



El equipamiento embarcado en el material móvil a final del año 2014 ha sido:

### Equipamiento en el material móvil

Elementos	Nº de coches	% sobre total
Aire acondicionado	2.347	100,00%
Videovigilancia	1.562	66,55%
Pasillo de intercurrencia entre coches	1.366	58,20%
Anunciador acústico de estaciones	2.154	91,77%
Detección y extinción de incendios	1.334	56,83%



# Instalaciones

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

Instalaciones		
	2013	2014
Monitores TVCC – pantallas TFT	822	830
Interfonos	5.274	5.257
Teleindicadores (paneles)	2.224	2.225
Plantas de energía (CAT y CAE)	516	518
Máquinas automáticas expendedoras de billetes	1.527	1.442
Torniquetes	2.701	2.715
Escaleras mecánicas, pasillos rodantes y rampas	1.694	1.694
Ascensores y Plataformas Elevadoras	522	523
Pozos de ventilación	637	636
Sistemas antiintrusión de estaciones y subestaciones (IFAINT) y recintos (IFVDEP)	495	538 *
Subestaciones transformadoras – rectificadoras	120	120
Centros de transformación de media tensión	367	367
Transformadores	1.114	1.117
Electrificación Doble Vía General (km)	294,2	294,2

\* Se ha modificado el criterio de contabilización de esta tipología de equipos. Por este motivo aumenta el valor en 2014, aunque no se ha producido variación real en el parque de equipos

De la actividad desarrollada por el Área de Mantenimiento de Instalaciones durante el año 2014 cabe destacar:

● Plan de optimización de Metro de Madrid:

- Se ha dado continuidad a la iniciativa de ahorro de costes externos iniciada en 2013 y que ha supuesto la internalización de 23 contratos de mantenimiento de las instalaciones, generando en 2014 un ahorro de 3M€.

- La gestión realizada para dar continuidad al servicio de mantenimiento de los sistemas de seguridad de Metro al término del contrato del Servicio Coordinado de Sistemas Seguridad (SCSS) ha supuesto un ahorro en el periodo 2014-2015 de 17,7 M€. Para ello se ha realizado una inversión por importe de 6,7M€ en adquisición de equipamiento (vídeo, control de acceso, intrusión, etcétera...).



Por ello, en Junio de 2014 se lanza un Plan de Acción con el objetivo de mejorar la calidad producida y percibida

en el ámbito de las instalaciones. La Figura 1 muestra el esquema general de dicho plan:



Así, entre las acciones inversoras acometidas en 2014 dentro de este plan cabe destacar:

● Inversiones en accesibilidad (6M€):

- Campaña sustitución de cadenas de peldaños y modernización de escaleras mecánicas (5,2M€).
- Mejora y reacondicionamiento del parque de ascensores (0,3M€).
- Mejora en máquinas automáticas y torniquetes (0,4M€).

- Adquisición de repuestos de inmovilizado para las distintas secciones de mantenimiento (1,2M€).

Muchas de las medidas iniciadas en 2014, tendrán continuidad en los próximos ejercicios, y por ello han sido incluidas en el Plan de Calidad 2015-2017 de Metro de Madrid.

Los datos de Disponibilidad Técnica en 2014 de las instalaciones sobre las que adquiere sentido el cálculo de dicho dato, se recogen en la siguiente tabla:

DISPONIBILIDAD TÉCNICA (%)	AÑO 2013	AÑO 2014
<b>INSTALACIONES DE BAJA TENSIÓN</b>		
Bombas	99,91%	99,97%
Ventilación	99,86%	99,89%
<b>SISTEMAS DE VENTA Y PEAJE</b>		
METTAs	96,37%	96,52%
MBT	98,90%	98,93%
Torniquetes	96,69%	96,35%
<b>CLIMATIZACIÓN</b>		
Máquinas frío	99,93%	99,89%
Bombas de calor	99,87%	99,78%
<b>ACCESIBILIDAD</b>		
Escaleras mecánicas	97,38%	97,79%
Ascensores	98,80%	97,50%
<b>ENERGÍA</b>		
Instalaciones de Energía	99,98%	99,98%
<b>SEÑALES</b>		
Instalaciones de Señales	99,98%	99,98%

# Investigación, Desarrollo e Innovación

Durante el año 2014 se ha hecho un especial hincapié en potenciar la I+D+i en todas las Áreas de Metro de Madrid. Para ello se ha iniciado una serie de reuniones con los distintos Servicios con el objetivo de fomentar la generación y captación de ideas ya que la I+D+i es un elemento clave de la competitividad de las empresas y, sin duda, un factor crítico para determinar su crecimiento económico.

Por otra parte se ha continuado el desarrollo 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, habiendo finalizado este último con gran éxito de difusión. Por otra parte se ha iniciado el proyecto europeo RAMPART del programa de ayudas CIPS de la Comisión Europea (The Prevention, Preparedness and Consequence Management of Terrorism and other Security-related Risks programme).

## Proyecto TECRAIL

El proyecto TECRAIL es un proyecto de I+D+i en el que participan universidades, operadores ferroviarios y empresas del sector de la telecomunicaciones, cofinanciado 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 está encuadrada en todas las fases del proyecto, en especial, la especificación de requisitos para los servicios, diseño de pruebas y ensayos en campo, elaboración de documentación de proyecto y difusión de resultados. A lo largo de 2014 se ha completado el desarrollo de los modelos y prototipos y se han realizado medidas de radio de banda

ancha en túneles de línea 2 y medidas en entorno de alta velocidad completándose los entregables previstos en el proyecto.

El proyecto tiene una fecha de finalización de 28 de Febrero de 2015.

## Proyecto TRAIN2CAR

Se trata de un proyecto de I+D 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), cofinanciado dentro del programa INNpacto, cuyo objetivo principal era aprovechar la energía verde del frenado regenerativo de trenes metropolitanos para alimentar las baterías de coches eléctricos. Contribuía 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.

Durante el primer trimestre del año 2014 se dio continuidad a la definición, valoración, ejecución de las obras necesarias y acondicionamiento de un cuarto técnico adjunto al acumulador de energía en la estación de Sainz de Baranda, así como la instalación de los equipos y celdas que dan soporte y servicio al proyecto de investigación y desarrollo TRAIN2CAR.



Imágenes del poste Proyecto Train2Car.



El 14 de marzo de 2014 se inauguró de manera oficial el poste de recarga (llamado Metrolinera) instalado en las instalaciones de CITROËN en la calle Doctor Esquerdo 66. Quedando en fase de pruebas de validación dando suministro y energía de forma completamente gratuita a coches eléctricos que demanden una recarga, permitiendo de esta manera la recopilación de los datos necesarios para las conclusiones del proyecto. Desde entonces está en servicio con una buena aceptación y utilización por parte de varios usuarios (una media de 3 cargas al día).

El proyecto finalizó con éxito el 30 de Junio de 2014 y la Metrolinera se ha convertido en un referente para todos los temas medioambientales de la Comunidad de Madrid. Sirva como ejemplo la presentación del primer taxi 100% eléctrico.

### Análisis de resultados:

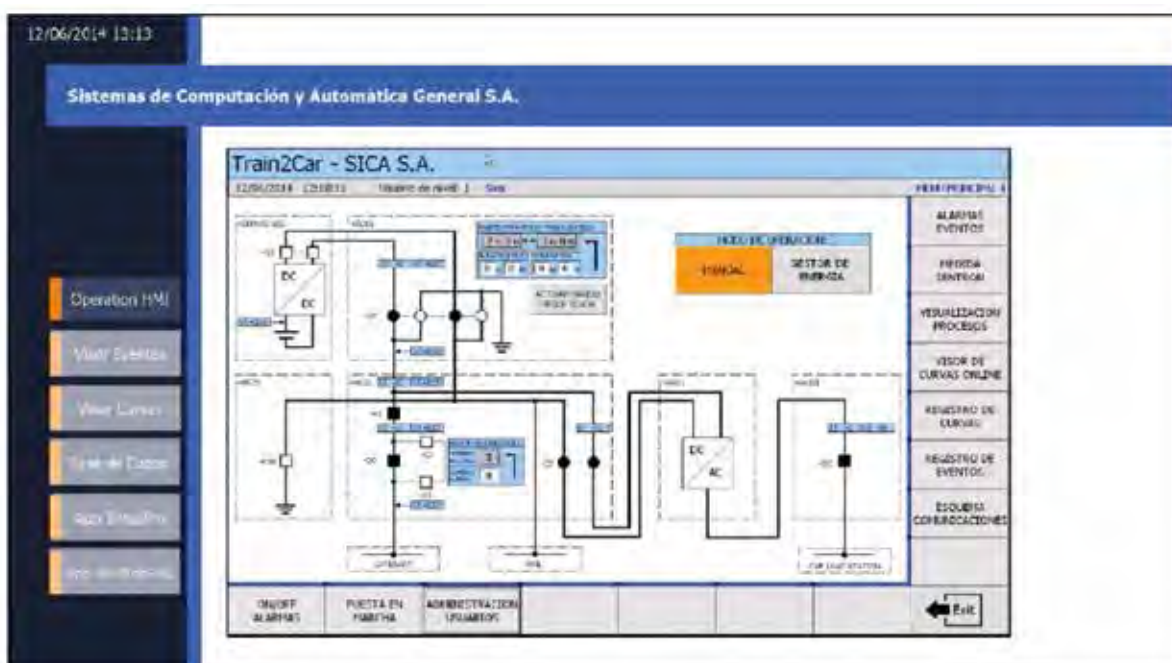
Este sistema sigue en fase de pruebas y la carga de las baterías de los coches sigue siendo gratuita para los usuarios. Se ha desarrollado un sistema de análisis de incidencias (SCADA), por el que se reciben los comentarios de los usuarios reales con objeto de realizar mejoras en el diseño. Disponiendo de un ordenador desde el que se tiene acceso remoto al SCADA local del prototipo situado en Sainz de Baranda. Este sistema denominado OCRE (Ordenador Recarga Vehículo Eléctrico) es el sistema integrador que posibilita el acceso a prácticamente la totalidad de la información referente a lo sucedido en el prototipo.

## Proyecto RAMPART

Se trata de un proyecto de I+D europeo en colaboración con la Universidad de Newcastle y la empresa italiana STAM cofinanciado por programa de ayudas CIPS de la Comisión Europea (The Prevention, Preparedness and Consequence Management of Terrorism and other Security-related Risks programme). Se busca desarrollar una herramienta de gestión de riesgos para la prevención y reducción de ataques terroristas en las infraestructuras críticas de Metro. El objetivo del proyecto es definir una metodología de gestión de riesgos, estudiar los costes de implementación de las medidas y desarrollar una herramienta de formación para Infraestructuras Críticas y Operadores de Transporte. La participación de los Servicios de Formación y de Ingeniería de Material Móvil está encuadrada en todas las fases del proyecto.

## Otros proyectos

Finalmente se ha de resaltar la presentación de tres nuevos proyectos a distintas líneas de ayuda europeas, dentro del marco del HORIZON2020, relacionados con el nuevo material móvil, la billética inteligente y el mantenimiento de infraestructuras habiendo pasado todos ellos la primera fase de la selección. La resolución final tendrá lugar a lo largo del año 2015. ♦



# Plan de Ahorro Energético

## Seguimiento 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 2014 se ha realizado el seguimiento de las modificaciones realizadas a lo largo del año 2013 en las líneas 2, 3, 4, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12.

## Implantación de marchas económicas en conducción automática (ATO)

Durante el año 2014, se ha estudiado la implantación de las nuevas marchas económicas en las líneas 1 y 6, con el fin de maximizar el ahorro energético mediante la aplicación de órdenes de deriva, velocidad de remotor y parábolas de freno reducidas.

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.

## Desconexión de centros de tracción

El principio de ahorro en el que se basa esta medida es la optimización de la recuperación de la energía devuelta por los trenes, al disponer el material móvil de Metro de Madrid de freno regenerativo. Para favorecer la regeneración, la tensión en la línea debe ser lo más baja posible, lo que

puede conseguirse mediante la desconexión de algunos CTR de la red, manteniendo alimentado el tramo asociado por los CTR colaterales.

Se ha continuado trabajando en esta medida durante los años 2013 y 2014, realizando estudios sobre la tensión de línea y seleccionando los centros de tracción a desconectar, optimizando así la regeneración del material móvil.

## Reducción de tensión de salida en centros de tracción

Otra forma de reducir la tensión en la línea es modificando las tomas de regulación de los transformadores de los CTR, de manera que la tensión de salida sea inferior.

Continuando con los trabajos iniciados en el 2013, durante el 2014 se ha seguido realizando estudios y análisis energéticos para ajustar las tomas de los transformadores con el fin de identificar posibles desequilibrios y optimizar el reparto de cargas en la red, obteniendo una reducción significativa de la tensión de la línea.

## 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.

Durante el año 2014 se han retirado los imanes previamente identificados durante el 2013 en las líneas 2, 3, 4, 7, 7B, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12, quedando pendiente de retirada los imanes correspondientes a la línea 6, que se prevé sean retirados una vez se finalice la optimización de seccionamientos eléctricos en esta línea.

## Subestaciones reversibles

Continuando con las actuaciones iniciadas en el 2012 sobre las soluciones con celdas reversibles en los centros de tracción, a lo largo de 2014 se ha continuado realizando diversos estudios de viabilidad para la implantación de convertidores reversibles en la red de Metro de Madrid con el objetivo de convertir parte de los centros de tracción actuales en reversibles.

Adicionalmente al acuerdo de colaboración firmado con la empresa Ingeteam para la instalación de un prototipo de celda reversible en el centro de tracción de Campo de las Naciones, se han firmado acuerdos similares con las empresas ABB y CITRACC, siendo los centros de tracción elegidos en estos casos los de Arganzuela Planetario y Puerta del Ángel.

Durante el año 2014 se han realizado los trabajos de suministro e instalación del primer prototipo en el CTR de Campo de las Naciones, llegando a ponerse en servicio durante cortos periodos de tiempo para verificar su funcionamiento.



## Implantación de alumbrado led en toda la red de metro de madrid

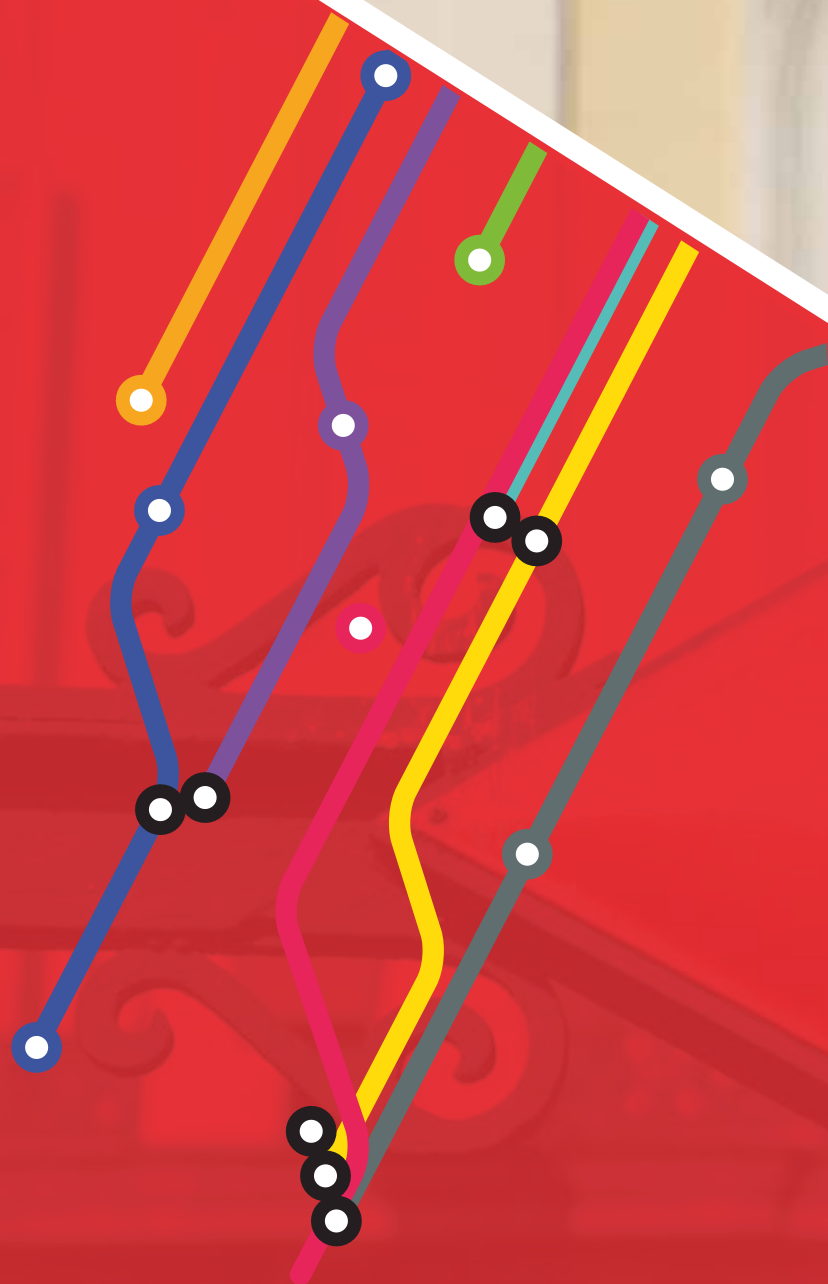
A lo largo del año 2014 se ha continuado con las actividades relacionadas con el estudio para la implantación de tecnología LED en la iluminación de Metro de Madrid.

Se ha licitado la implantación de iluminación eficiente en Metro de Madrid Fase I. Dicha licitación consta de la renovación de la iluminación existente en 60 estaciones y 1 depósito de la red, con tecnología LED. Dando comienzo a los trabajos en el mes de diciembre de 2014.

Se han realizado igualmente los estudios y proyectos para la implantación de iluminación eficiente en el resto de estaciones de la red y en la totalidad de los depósitos. ♦







06

---

Inversiones del  
ejercicio 2014



# Inversiones del ejercicio 2014

La cifra total de Inversiones ejecutadas por Metro Madrid en 2014 ha ascendido a **56,94 MM euros**. Se presentan en el siguiente cuadro la distribución, en grandes partidas, de las actuaciones inversoras realizadas durante el año:

## Inversiones Año 2014

ACCIONES INVERSORAS	IMPORTE	%
Material Móvil	4.272.964	7,50%
Renovación de Vía y Túneles	11.352.851	19,93%
Estaciones	4.886.584	8,58%
Actuaciones en recintos	921.008	1,62%
Energía y Subestaciones	3.420.196	6,01%
Señalización y Comunicaciones	5.617.800	9,87%
Escaleras mecánicas	5.241.625	9,21%
Instalaciones de seguridad	7.075.771	12,43%
Talleres y maquinaria diversa	3.244.643	5,70%
Otras inversiones	10.904.163	19,15%
<b>TOTAL</b>	<b>56.937.605</b>	<b>100,00%</b>

Dentro de cada capítulo, las principales actuaciones llevadas a cabo se exponen a continuación:

### Material Móvil

Las actuaciones realizadas en este ámbito combinan tareas referentes a la optimización de programas de mantenimiento, fiabilidad 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 2,75 MM €, con el objetivo de evitar paralizaciones innecesarias en los procesos de mantenimiento, dado su elevado plazo de suministro. Asimismo, destacar las actuaciones de mejora en el aire acondicionado y equipos de climatización del material móvil tipo 2000 (1,11 MM €) y el suministro de 65 conjuntos de baterías para los Coches 2000 (0,25 MM €).

### Renovación y conservación de vía y túneles

Con el objetivo de aumentar los niveles de calidad y seguridad en el servicio que presta, Metro de Madrid ha continuado con el 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, destacar:

- Actuaciones de infraestructura de vía en línea 10, en dos tramos diferenciados de plataforma de vía entre las estaciones de Cuatro Vientos y Joaquín Vilumbrales y Colonia Jardín y Aviación Española, con el objetivo de corregir la degradación de la infraestructura de vía en línea 10, debido al desgaste y fatiga de los elementos de apoyo, incluyendo el equipamiento de electrificación y señalización. (5,31 MM €).



- Renovación de la infraestructura de vía en sitios puntuales de la Red de Metro, mediante los trabajos de implantación de nuevos apoyos, protección con contracarril y mejoras en la geometrías de la infraestructura de vía, basadas en los defectos detectados por inspección visual, el Vehículo Auscultador de Instalaciones (VAI) y mediciones dinámicas del Material Móvil (0,40 MM €).
- Renovación del carril que tienen como objeto la eliminación de los defectos y desgastes generados en la pisa y el borde activo del carril, detectados mediante inspección visual, por ultrasonidos y por el Vehículo Auscultador de Instalaciones (VAI), como consecuencia de la degradación del mismo por finalización de su vida útil (0,19 MM €).
- Renovación de diagonales y zonas de influencia existentes entre las estaciones de Alonso M.-Colon L.4, diagonal y desvío L5 Canillejas, P.Nuevo-Quintana L5, Pacífico-P.Vallecas y otros cruzamientos, cambios y semicambios (1,35 MM €).
- Renovación de la infraestructura de vía sobre plataforma de hormigón, con trazado en curva, carril de 45 kg/ml y contracarril UIC33, en el tramo comprendido entre las estaciones de Metropolitano y Ciudad Universitaria (0,54 MM €).
- Actuaciones de renovación en líneas. En línea 1: estaciones de Ríos Rosas y Menéndez Pelayo, interestaciones de Antón Martín-Atocha, Iglesia-Bilbao. En línea 4: Renovación de vía entre las estaciones de Avenida de América y Diego de León, de Prosperidad y Avenida América y de Avda de la Paz-Alfonso XIII. En línea 5: en la interestación Gran Vía-Callao Fase II (1,74 MM €).
- La adquisición de aparatos de vía ha tenido un notable aumento para disponer de los repuestos necesarios para la renovación posterior, 6 diagonales y un stock mínimo de cruzamientos y semicambios por un importe de 0,61 MM €.

Por otra parte, con el objetivo mejorar las condiciones de mantenimiento y disponibilidad de los pozos de bombeo se ha procedido a la mejora en las instalaciones de conectividad e integración en 5 pozos de bomba pluviales: Príncipe Pío-Lago (2), Puerta del Ángel-Príncipe Pío, Begoña-Fuencarral y Begoña - Chamartín. Asimismo, se ha procedido adecuar 20 arquetas existentes en el canal central de entrevía con acometidas a pozos de bombas de línea 7 a 11, con el objetivo de evitar las posibles incidencias en la explotación.

Consolidación e impermeabilización del túnel de línea 1 Atocha Renfe-Portazgo, mediante la realización de las obras de reparación del mortero en la mampostería en dicho túnel de Línea 1, como consecuencia de la degradación estructural, ocasionada por filtraciones de agua de elevado caudal (0,31 MM €).



Reformas y adecuación de pozos de ventilación: Renovación de los sistemas de ventilación e integración de diversos pozos de ventilación de la red: Sol-Tirso de Molina, Sol-Ópera, Plaza de Castilla, O'Donnell, pozos de línea 8, pozos de línea 9, etc. Asimismo, se ha acometido la reforma estructural y adecuación integral del pozo de ventilación situado en línea 9 en la interestación Ibiza – Saínz de Baranda. (0,75 MM €).

## Estaciones

**Remodelación y mejoras en estaciones:** Por un importe global de 2,51 MM €. 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, pasillos de conexión, renovación de aseos y vestuarios, sustitución de barandillas y pasamanos; también se incluyen actuaciones de impermeabilización y corrección de filtraciones, puertas de mampara, rejillas de ventilación, accesos, etc. Destacar, entre otras:

- Reposición de revestimientos verticales de los cañones de acceso en la estación de Saínz Baranda de Línea 6 e impermeabilización de los mismos y del vestíbulo de la estación; así como, la adecuación puntual de los aseos existentes en uno de los cañones a impermeabilizar.
- Adecuación e impermeabilización de la bóveda y canalización de la filtración de los andenes, de la estación de Bilbao de línea 4, así como la subsanación de los problemas provocados por estas filtraciones en los elementos estructurales, solados, carpintería y cerrajería.
- Sustitución del falso techo de la bóveda de la estación de Méndez Álvaro de Línea 6, así como la adecuación puntual de los aseos existentes en uno de los cañones a impermeabilizar.
- Impermeabilización de la bóveda y canalización de la filtración de los andenes, de la estación de Buenos Aires, así como la subsanación de los problemas provocados por estas filtraciones en los elementos estructurales, solados, carpintería y cerrajería.
- Impermeabilización, mejora del drenaje, canalizaciones, saneamiento y renovación de los revestimientos existentes, del cañón de correspondencia

entre las estaciones de Embajadores y Acacias de las líneas 3 y 5.

- Implantación de nuevas Oficinas para la Gestión de la Tarjeta sin Contacto y Atención al Cliente en las estaciones de Atocha Renfe, Coslada, Fuenlabrada, Leganés y Móstoles Central, y adecuación de la existente en Vodafone Sol.
- Otras actuaciones: Impermeabilización cañones del vestíbulo de Leganitos de la estación de Plaza España, del acceso de la estación de Saínz de Baranda, de los pasillos de Diego de León y del vestíbulo de O'Donnell.

**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:

- Renovación de la salida de emergencia entre las estaciones de Colombia y Pinar de Chamartín de línea 8.
- Adecuación integral de salida de emergencia en Valdebernardo – Pavones de Línea 9.

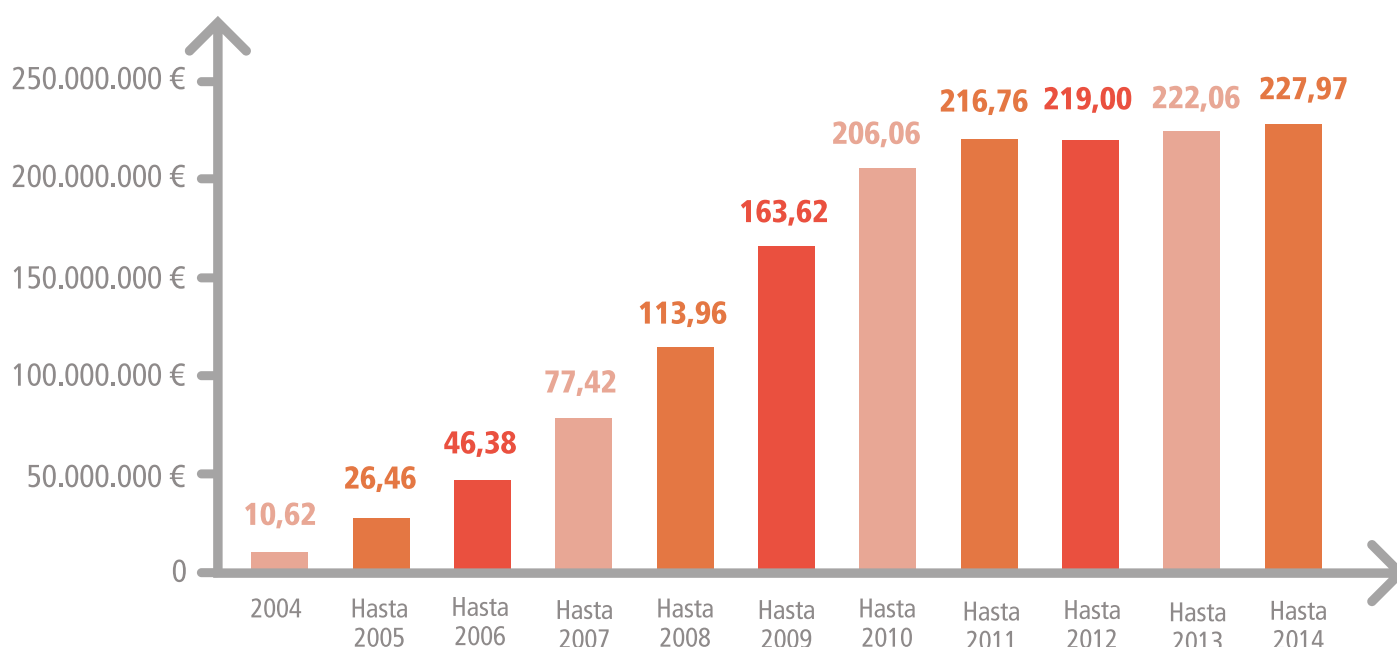
**Actuaciones para mejora de la accesibilidad:** Dentro de las actuaciones inversoras realizadas en estaciones, la mejora de la accesibilidad de los clientes en general y de los discapacitados en particular a los vestíbulos y andenes ha continuado siendo una prioridad para la Compañía, mediante la adecuación de espacios e instalaciones para personas con minusvalías físicas, principalmente se ha mejorado la accesibilidad con:

- Instalación de placas de señalización exterior de ascensores (señalización A vista), realizadas en Alto-relieve y Braille, como elemento importante para conseguir la supresión de barreras en lo relativo a señalización.
- Instalación de elementos de señalización direccional realizados en aluminio, para pasamanos de escaleras fijas en estaciones de la red.
- Suministro y montaje, de pavimentos tactovisuales de zonas de seguridad de andenes y escaleras fijas en distintas estaciones de la Red de Metro.

- Incorporación de mesas abatibles en PAV's en estaciones de Línea 3 para su adaptación en altura.
- Sustitución del pavimento tactovisual identificativo de máquinas billeteadoras en estaciones de la Red de Metro de Madrid.
- Suministro e instalación de suplementos de borde de andén en diversas estaciones de la Red, para facilitar el despliegue de rampas escamoteables del material móvil, en L-4, L-6 y L-11.
- En escaleras mecánicas destacar el esfuerzo inversor en sustitución de cadenas de peldaños y dispositivos y medidas de seguridad en escaleras mecánicas, que aparecen reflejados presupuestariamente en el capítulo de "escaleras mecánicas y pasillos rodantes"
- Mejoras en ascensores de la Red, incluyendo el reacondicionamiento, impermeabilización y mejora de diversos ascensores en estaciones como en 5 ascensores de Goya, 3 ascensores de Moncloa y Argüelles, 3 en Parque de Santa María y Canillas, 2 en Guzmán el Bueno y 2 en Cuatro Caminos. Asimismo, destaca la instalación de dispositivos de rescate automáticos en 23 ascensores eléctricos y la sustitución de 19 cables de tracción en distintos ascensores de la red.

A modo de resumen, en el siguiente cuadro se muestra la evolución de la inversión global en Accesibilidad en los últimos 11 años:

### Inversiones en Medidas de Accesibilidad desde 2004 (Mill. €)





## Máquinas billeteras y equipos de peaje:

- Continúa el proyecto del Billetaje Inteligente de Transporte (BIT) y la implantación de la Tarjeta de Transporte Público (TTP), con la Instalación e integración de dispensadores de Tarjetas de Transporte Público en equipos de venta, para su adaptación al proyecto BIT, reforma del sistema de control de títulos de transporte de la estación de Puerta de Arganda para su adaptación a los procesos de validación de tarjetas sin contacto, modificación del software de los equipos de venta y de validación, mejora de lectores y de pupitres, etc.
- Al objeto de sustituir los actuales, cuya capacidad de procesamiento y operación ya son muy limitadas, y sin soporte sobre el Sistema Operativo, se han sustituido 120 PC'S de Máquinas de venta METTA y 40 Pupitres de Control de Peaje Tipo MS.
- Otras actuaciones son: Establecimiento de la "fase prototipo" de un proyecto final que englobaría la retirada del sistema magnético de todos los equipos de la red de METRO, al estar en fase avanzada de implantación la comercialización de la Tarjeta Sin Contacto, implantación de nuevos billetes en la máquinas, etc.

**Renovación y equipamiento del Puesto Central:** Con el objetivo de asegurar la disponibilidad de los sistemas de explotación, se renuevan los sistemas de almacenamiento y backup de los sistemas de explotación de Puesto Central, Puesto de Mando Réplica y COMMIT, dando una solución redundante de virtualización en los CPD de Alto del Arenal y Puerta del Sur que ofrezca contingencia entre salas de los CPD del Sistema de Virtualización de los Sistemas de Explotación. Asimismo, se renuevan los equipos que se encargan de comunicar el CTC con los enclavamientos de señalización ferroviaria.

## Actuaciones en recintos

Se han llevado a cabo las obras necesarias en 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 suministro, la instalación y puesta en servicio de un túnel de lavado de coches en las instalaciones del depósito de Laguna, como sustitución del existente, por obsolescencia y fin de vida útil y de dos plataformas elevadoras de bogíes en las instalaciones de los depósitos de Canillejas y Fuencarral. Otras actuaciones hacen referencia a la construcción de un almacén para bombonas de nitrógeno y oxígeno del sistema de PCI de todos los cuartos de la red en el depósito de Canillejas, la renovación equipamiento en salas de climatización y ACS de depósitos de Metro de Madrid,



reacondicionamiento de torno de foso de Saceral, banco de pruebas para cilindros de freno, sustitución reactor depuradora de Talleres Centrales, impermeabilización de la cubierta y pavimentación del Auditorio y eliminación de filtraciones en la Clínica y en la Escuela de Formación en el depósito de Canillejas, etc.

## Energía y subestaciones

Destaca la contratación de la primera fase dentro del proyecto global de sustitución del actual sistema de iluminación, por tubos y/o luminarias con tecnología de iluminación LED, en las instalaciones de alumbrado de 60 estaciones y el depósito de Fuencarral de la red de Metro de Madrid.

Los trabajos a realizar en la implementación de la protección carril-tierra de acuerdo a la norma UNE EN-50122-1 en 36 Centros de Tracción (CTR) de Metro de Madrid que no disponen de ella, así como su integración en el sistema de control local y en Puesto de Mando del Alto del Arenal y Puesto de Réplica (TICS).

Renovación de transformadores de aceite: Trabajos a realizar en el centro de tracción de Arturo Soria, Quintana y Rubén Darío, para sustituir los actuales transformadores de aceite por transformadores tipo seco y realizar actuaciones de modificación y adaptación en los sistemas de ventilación y protección contra incendios.

Actuaciones en el centro de tracción de Puerta del Ángel y en 5 Centros de Tracción de TFM, para la sustitución por obsolescencia tecnológica de equipos de control y protección de dichos centros de tracción.

Se continua con la optimización de los descentramientos de 70 cantones de catenaria rígida, realización de pruebas piloto de sustitución de aisladores de sección y sustitución de hilo de contacto por cantones completos en línea 6.

Se reacondicionan las instalaciones de baja tensión en estaciones, para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas de distribución dentro de las instalaciones de baja tensión: Conmutación, cableado, apagado nocturno, protección y dimensionamiento de los circuitos de los cuadros, alumbrado de emergencias, puestas a tierra y alimentación Ininterrumpida (SAI) y se continua con la adecuación a la normativa de las instalaciones eléctricas de Baja Tensión en estaciones.

Se continúan los trabajos en la tranviaria e hilo de contacto para mejorar la fiabilidad, la disponibilidad y las condiciones de seguridad de las instalaciones, como la renovación de 20,27 kilómetros de hilo de contacto de línea aérea en tramos de inter-estación en Línea 4 y Línea 5 por acumulación de bridas de empalme y renovación de 16,54 km. de hilo de contacto y modificación de alturas en la catenaria convencional de Línea 9.





Asimismo, se renuevan las Unidades de Registro y Control (URC) para la gestión de la medida de energía en nueve Centros de Tracción.

Por último, se consideran las actuaciones eléctricas en todas las impermeabilizaciones de andenes, accesos, cañones de interconexión y vestíbulos, de las estaciones impermeabilizadas (Diego de León, Saínz de Baranda, Méndez Álvaro, Bilbao, O'Donnell, etc.) y la electrificación de la renovación diagonales

## Señalización y comunicaciones

En este apartado se contempla la incorporación del 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, por importe de 3,73 MM €. Otras actuaciones son:

- La sustitución de las bases de radiotelefonía TETRA en diversas estaciones de las líneas 8,10 y 11 de Metro de Madrid, por obsolescencia técnica, ya que dejaron de fabricarse en 2006. Al no existir soporte, ni garantía de suministro de repuestos y dada su criticidad en comunicaciones tren-tierra, comunicaciones de seguridad, etc, es por lo que se ha procedido a su renovación.
- Otras actuaciones hacen referencia a: Equipamiento de señalización en la renovación de diagonales y desvíos que se han realizado en el presente año en líneas 4, 5 y 6, adecuación de las instalaciones de control, comunicaciones y protección contra incendios complementarias a la impermeabilización del vestíbulo, ándenes y accesos en estaciones, renovación de baterías de Plantas de Energía y la adecuación de las comunicaciones en las oficinas de atención a la Tarjeta de Transporte Público (TTP).

## 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. En este sentido, durante el año 2014 se han invertido 5,24 MM € en las siguientes actuaciones:





- ⊙ Sustitución de 79 cadenas de peldaños de escaleras mecánicas en estaciones de la red de Metro y las cadenas de paletas del pasillo rodante número 7 de Pueblo Nuevo.
- ⊙ Reacondicionamiento de 80 escaleras mecánicas marca KONE (periodo 2014-2016), que Metro de Madrid mantiene con recursos propios y que están ubicadas en estaciones de alto tránsito y/o presentan un desgaste apreciable de sus principales componentes electromecánicos (cadenas, rodillos, etc.).
- ⊙ Para mantener el estado de eficiencia energética y mecánica de las escaleras mecánicas y reducir las intervenciones se ha procedido al suministro y montaje de 103 variadores de frecuencia de escaleras mecánicas Thyssen.
- ⊙ Por último, se han renovado dispositivos de control y se han realizado mejoras en las medidas de seguridad en estos elementos de transporte vertical.

### Instalaciones de seguridad y protección civil

Se consolida la seguridad interior de Metro de Madrid con la adquisición del equipamiento fijo y embarcado en trenes del sistema integral de seguridad y las licencias de uso del software del Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad (SCSS), según acuerdo suscrito sobre la

enajenación por parte de Seguridad Integral Metropolitana SA (SIMETSA) a Metro de Madrid y haciendo uso de uso de la opción de compra, al finalizar el contrato de servicio existente desde 2004 (6,7 MM €).

Para prevenir la realización de actos vandálicos o delictivos se ha mejorado la gestión del sistema de control de accesos en la red y en las dependencias de la misma, con la finalización del Sistema Integral Protección Puesto Mando y la reposición y reparación del vallado de la línea 9 TFM.

Renovación, por obsolescencia tecnológica, de los videograbadores y monitores de los Puestos de Control de Seguridad de los recintos de Fuencarral, Saceral, Puerta de Arganda y Hortaleza L4.

Asimismo, se han renovado procesadores de cable antiintrusión, se han adquirido e instalado focos led de videovigilancia, fibra óptica en Canillejas, se han renovado marcadores control de presencia recintos, etc.

Por otra parte, se ha iniciado la instalación de los sistemas de Protección Contra Incendios (PCI) en Talleres Centrales de Canillejas Fase-1, "Zona Norte" del Plan de Autoprotección del Recinto de Canillejas por obsolescencia tecnológica y la reforma del anillo de hidrantes en el depósito de Hortaleza.



## Talleres y maquinaria diversa

- Continúa en el presente ejercicio 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, que captan con sus equipamientos informáticos y de registros, las disfuncionalidades que existen en las instalaciones de vía y línea aérea en túneles y recintos. Dichos vehículos están dotados de conformidad UE, certificados y acordes con las nuevas normativas de Prevención y Salud Laboral. En el ejercicio 2014 se destinan a ello 1,97 MM €, con la recepción provisional (puesta en explotación con inicio de garantía) de una dresina.
- Inversión de ampliación de la capacidad productiva y de la vida útil de la esmeriladora E501 que al ser diferente de los demás vehículos auxiliares por su alto contenido tecnológico y complejidad, requiere de una atención especial, (0,18 MM €).
- Asimismo, se prevé la adquisición de diferentes medios de producción, adecuados para optimizar la ejecución de los trabajos y mejorar las condiciones de seguridad que se realizan en 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, el inicio de la inversión en el suministro, instalación y puesta en

servicio de una prensa de decalado/calado de ruedas para el Taller Central de Canillejas, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los planes de producción y de disponibilidad en cuanto a la sustitución de las ruedas cuando llegan al final de su vida útil (0,14 MM €), la automatización y registros de la prensa de equilibrado de la carga por rueda de bogíes para la correcta revisión de los esfuerzos sobre cada rueda.

- Por último, se han instalado pantógrafos en los vehículos auxiliares, se han adquirido equipos para el Vehículo Auscultador de Instalaciones (VAI), se han suministrado dos equipos auscultadores de carril por ultrasonidos, analizador de medida de parámetros eléctricos, estanterías, accesorios y carretillas elevadoras para el almacén, maquinaria para el mantenimiento predictivo, repuestos para dresinas y vehículos auxiliares, etc.

## Otras inversiones

Destacan las inversiones en sistemas informáticos por importe de 4,78 MM €, destacando: el sistema de asignación de recursos en la operación (SIAR), la adquisición de equipamiento de hardware, software y herramientas para la plataforma de windows, Sistema de Gestión Documental (Documentum), la ampliación del sistema de almacenamiento del CTC y SAPRH, hardware de balanceo por obsolescencia del CTI y CCS, herramientas para la plataforma Windows, renovación tecnológica Centro Inte-



ractivo de Atención al Cliente, Implantación del sistema CESTRACK para gestión de reclamaciones, modificación de funcionalidades del CTC, modificación aplicaciones “Gesreve” y “Peaje”, etc.

Otras actuaciones relevantes corresponden a la adquisición de repuestos de inmovilizado de vía con la fabricación, suministro, documentación y formación para la instalación, de placas adherizadas DFF/ADH con clip SKL-3 para montaje bottom-up y placas Vanguard para obras de renovación de puntos de apoyo en mal estado de vía básicamente en Línea 10, por 3,62 MM €. Repuestos de instalaciones fijas, escaleras, comunicaciones, equipos de venta y peaje, etc., por importe de 1,28 MM €.

Trabajos en materia de prevención laboral como asistencia técnica en seguridad y salud de obras y en los trabajos de mantenimiento de material móvil e instalaciones de Metro, cumpliendo con lo establecido en materia de seguridad en el Real Decreto 1627/97 de 24 de Octubre, que obliga a contar con esta figura durante el proceso de elaboración de los proyectos y en la ejecución de obra (0,62 millones de euros).

Por último, destaca el estudio de la evolución de la herramienta de modelización de Redes Ferroviarias: concepción, diseño y dimensionamiento de instalaciones y trenes en explotaciones (0,30 MM €).

## **Aportación al capital de TFM (0,62 MM €)**

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**

Las acciones más importantes han sido las siguientes:

Desde el 20 de agosto de 2014 se dota de radioteléfono portátil VHF a los conductores, con el fin de garantizar su comunicación con el Puesto de Mando de Trenes en caso de necesidad.

### **Renovación de infraestructura de vía**

En el ejercicio 2014 se ha realizado en puntos con carencias para la circulación de la línea 1, la renovación puntual de vía, carril y los aparatos de vía necesarios, en las zonas que presentan deficiencias en el sistema de apoyo y guiado de la infraestructura de vía, renovándose los tramos interestación Iglesia – Bilbao, Pacífico – Puente de Vallecas, Antón Martín – Atocha y la plataforma y carril de las estaciones Ríos Rosas y Menéndez Pelayo.

### **Adecuación de bóveda de túnel**

En el ejercicio 2014 se ha realizado en el túnel del tramo interestación Atocha Renfe – Menéndez Pelayo de la línea 1, la renovación puntual de la mampostería del túnel por desprendimiento de mortero y filtraciones para mejorar su estabilidad y evitar caídas de materiales sobre la vía, que afectarían a la circulación.

### **Nueva Oficina para la Gestión de Tarjetas sin Contacto en Atocha- Renfe**

Para atender las demandas de gestión de los usuarios se han creado la Oficina de gestión de tarjetas sin contacto en la estación de Atocha-Renfe.

### **Obras de mejora en las estaciones**

En la estación de Buenos Aires se han realizado los trabajos de impermeabilización de la bóveda, canalización de filtraciones y mejora del drenaje, saneamiento y renovación de los revestimientos existentes incluyendo los equipamientos de la estación y las canalizaciones para cableados de energía y comunicaciones, con reposición de los mismos y mobiliario diverso afectados por las obras.

### **Reformas en pozos de ventilación**

En el ejercicio 2014 se han realizado reformas en pozos de las interestaciones Sol – Tirso de Molina y Plaza de Castilla – Valdeacederas y en pozos de andén de 2 estaciones: Atocha-Renfe y Menéndez Pelayo, para integrarlos en el sistema de control de estaciones.

### **Adecuación de pozos fecales**

En la estación de Alto del Arenal se ha procedido a la renovación de los equipamientos del pozo, afectando la reforma a la sustitución del vaso abierto por un depósito estanco y la renovación de elementos accesorios para cumplimiento de normativas y mejora de los trabajos de conservación.



### **Renovación de componentes en escaleras mecánicas**

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera nº 6 de la estación Sierra de Guadalupe y la nº 6 de Villa de Vallecas.

Asimismo se han colocado nuevas pisaderas y tapas de embarque en 4 escaleras de Alto del Arenal y en 3 de Miguel Hernández.

La finalidad de ambas renovaciones es evitar averías que inciden de forma prolongada en la disponibilidad de la escalera y mejorar la seguridad de los usuarios.

## **Línea 2 y Ramal**

### **Reformas en pozos de ventilación**

En el ejercicio 2014 se han realizado reformas en el pozo interestación Sol – Ópera y en el pozo de andén de Sol 2, para integrarlos en el sistema de control de estaciones.

### **Equipos en SS/EE para el incremento de la capacidad de transporte**

En el ejercicio 2014 se han realizado mejoras para la finalización de las obras en las instalaciones de las nuevas subestaciones para disponer de alimentación a 1500 Vcc. suficiente para hacer frente a la mayor demanda de energía por el incremento de la capacidad de transporte en la línea, para su explotación con trenes bitensión. Los trabajos se han realizado en las ss/ee de Argüelles, Centro, Escuelas Aguirre y en la interconexión a 15 kV Nuevos Ministerios- Gregorio Marañón.

### **Nueva Oficina para la Gestión de Tarjetas sin Contacto Vodafone - Sol**

Para atender las demandas de gestión de los usuarios se han creado la Oficina de gestión de tarjetas sin contacto en la estación de Vodafone-Sol

## **Línea 3**

### **Actuaciones en la estación de Plaza de España**

En el ejercicio 2014, se han realizado las obras para la renovación de la impermeabilización, sistema de drenaje, revestimientos y falso techo en los cañones y bocas de acceso del vestíbulo Leganitos en la estación Plaza de España de línea 3. La obra también conlleva la renovación de sistemas de control y comunicaciones, de canalizaciones de los sistemas de datos, comunicaciones y nuevo sistema de alumbrado.

### **Renovación de componentes en escaleras mecánicas**

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera nº 5 de la estación de Lavapiés. La finalidad es evitar averías que inciden de forma prolongada en la disponibilidad de la escalera.

## **Línea 4**

### **Renovación de infraestructura de vía**

En el ejercicio 2014 se ha realizado en puntos con carencias para la circulación de la línea 4 la renovación puntual de vía, carril y los aparatos de vía necesarios, en las zonas que presentan deficiencias en el sistema de apoyo y guiado de la infraestructura de vía, renovándose los tramos interestación Prosperidad - Avenida de América- Diego de León, Avenida de la Paz – Alfonso XIII y renovación de la diagonal Alonso Martínez – Colón.

### **Renovación de equipamientos de señalización en aparatos de vía**

En 2014 han finalizado los trabajos de renovación de los equipamientos de señalización de diagonales, incluida cabina, sistema de ATP, balizas ATO, circuitos de vía, armarios de túnel y electrificación, ect, motivadas por las actuaciones de renovación en la diagonal de Colón - Alonso Martínez.

### **Obras de mejora en la estaciones**

En la estación de Bilbao han sido renovados los sistemas de iluminación y fuerza en andenes, con nuevos cableados, cambio de luminarias y adecuaciones en los cuadros eléctricos de baja y alta tensión.

La reforma ha sido consecuencia de la impermeabilización de bóveda y andenes llevada a cabo para eliminar filtraciones y mejorar el aspecto funcional de la estación.

### **Renovación del hilo de contacto**

En el año 2014 se ha procedido a la renovación del hilo de contacto del túnel en el tramo de línea Alonso Martínez – Avenida de la Paz, en todas las secciones, para eliminar la redundancia de bridas de empalme y mejorar la velocidad de circulación y la fiabilidad de la instalación que suministra corriente a los trenes.

### **Renovación integral del pasillo de correspondencia de Diego de León 4 a Diego de León 5**

En el ejercicio 2014 ha sido renovado el sistema de drenaje paramental y la impermeabilización de bóveda en el pasillo de correspondencia de Diego de León 4 con línea 5, realizándose también el cambio de solados, sistema de iluminación, pintura y señalización fotoluminiscente de guiado de evacuación ante emergencias.

### **Renovación de componentes en escaleras mecánicas**

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escaleras nº 2 y 4 de la estación Alfonso XIII, nº 4 y 8 de Mar de Cristal y las nº 1 y 3 de Parque de Santa María.

También se han renovado las pisaderas y tapas de embarque en 2 escaleras de Alfonso XIII y en 2 de Avenida de la Paz las pisaderas. La finalidad de ambas renovaciones es evitar averías que inciden negativamente en la disponibilidad de la escalera y mejorar la seguridad de los usuarios.

### **Renovación de transformadores en subestaciones y centros de tracción**

En el ejercicio 2014 se ha procedido a la sustitución de transformadores de aceite, mas contaminantes, por los de tipo seco, cumpliendo normativas medioambientales, en el Centro de tracción de Arturo Soria, reformándose además el sistema de ventilación, PCI y obra civil necesaria.

### **Adecuación de pozos fecales**

En las estaciones de Canillas y Parque de Santa María se ha procedido a la renovación de los equipamientos del pozo e instalaciones, afectando la reforma a la sustitución del

vaso abierto por un depósito estanco y la renovación de elementos accesorios en cumplimiento de normativas y mejora de los trabajos de conservación.

### **Nueva Oficina para la Gestión de Tarjetas de transporte público (TTP)**

Para atender las demandas de gestión de los usuarios ha sido remodelada la Oficina de gestión de tarjetas de transporte público(TTP) en la estación de Avenida de América. La obra ha supuesto la reordenación y renovación de los sistemas PCI, climatización, control de comunicaciones, instalaciones eléctricas, iluminación,etc.

### **Línea 5**

Desde el 6 de octubre de 2014 se dota de radioteléfono portátil VHF a los conductores, con el fin de garantizar su comunicación con el Puesto de Mando de Trenes en caso de necesidad.

### **Renovación de equipamientos de señalización en aparatos de vía**

En 2014 han finalizado los trabajos de renovación de los equipamientos de señalización de diagonales, incluida cabina, sistema de ATP, balizas ATO, circuitos de vía, armarios de túnel y electrificación, motivadas por las actuaciones de renovación en las diagonales de Pueblo Nuevo- Quintana, El Capricho – Canillejas y Carabanchel – Eugenia de Montijo.



### **Reformas en pozos de ventilación**

En el ejercicio 2014 se han realizado reformas en el sistema de ventilación de La Latina, para dejarlo con plena operatividad.

### **Renovación del hilo de contacto**

En el año 2014 se ha procedido a la renovación del hilo de contacto del túnel en el tramo de línea Canillejas - Eugenia de Montijo, en todas las secciones, para eliminar la redundancia de bridas de empalme y mejorar la velocidad de circulación y la fiabilidad de la instalación que suministra corriente a los trenes.

### **Renovación de acceso y pórtico en la estación de Rubén Darío**

En 2014 se han efectuado en la estación de Rubén Darío los trabajos de renovación del acceso salida Almagro que por causa de accidente automovilístico quedó semi-derruido, procediéndose a realizar las obras de albañilería precisas y la instalación de nuevos pretilos y pórtico corporativos del acceso.

### **Renovación de aseos en las estaciones de Suanzes y Vista Alegre**

Durante el año 2014 se ha llevado a cabo la renovación de aseos en las estaciones de Suanzes y Vista Alegre para subsanar el deficiente estado de ambos recintos en equipamientos sanitarios, tuberías de evacuación, capítulos de albañilería, instalaciones eléctricas y carpintería.

El Servicio de Prevención y Medicina Laboral con fecha 02/07/2014 tramitó el expediente N°27147, mediante el cual reclaman la subsanación del deficiente estado general de los aseos de la estación de Vista Alegre.

### **Adecuación de peldaños en accesos de las estaciones de Suanzes y Torre Arias**

Se ha llevado a cabo el acondicionamiento estructural y la renovación de peldaños de escalera de accesos exteriores en las estaciones de Suanzes y Torre Arias para mejorar la seguridad de los viajeros y evitar caídas por su estado resbaladizo.

### **Impermeabilización y renovación de revestimientos en el pasillo de correspondencia entre las estaciones de Acacias (línea 5) a Embajadores (línea 3).**

En el ejercicio 2014 se ha llevado a cabo en el cañón de correspondencia Acacias- Embajadores, de 240 m. de longitud, la renovación de la impermeabilización, drenaje

y revestimientos, para canalizar las filtraciones existentes y eliminar el actual estado de desafección estética que presenta el pasillo. La obra también conlleva la renovación de sistemas de control y comunicaciones, sistema de alumbrado y señalización fotoluminiscente.

### **Renovación de componentes en escaleras mecánicas**

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera n° 1 y 2 de Chueca, n° 5 y 15 de Gran Vía, n° 4 y 5 de Callao, n° 1 Canillejas, n° 2 Suanzes y n° 6 y 7 de Pirámides.

También se han renovado las pisaderas y tapas de embarque en las escaleras n° 7, 9 y 10 de Gran Vía y en la n° 1 de Callao las pisaderas.

La finalidad de ambas renovaciones es evitar averías que inciden negativamente en la disponibilidad de la escalera y mejorar la seguridad de los usuarios.

### **Renovación de transformadores en subestaciones y centros de tracción**

En el ejercicio 2014 se ha procedido a la sustitución de transformadores de aceite, por los de tipo seco menos contaminantes, cumpliendo normativas medioambientales, en el Centro de tracción de Quintana, reformándose además el sistema de ventilación, sistema PCI y obra civil necesaria.

## **Línea 6**

Desde el 24 de noviembre de 2014 se dota de radioteléfono portátil TETRA a los conductores, con el fin de garantizar su comunicación con el Puesto de Mando de Trenes en caso de necesidad.

### **Renovación de infraestructura de vía**

En el ejercicio 2014 se ha realizado en el tramo intersección Metropolitano- Ciudad Universitaria y desvío a cocheras, la renovación puntual de vía, carril y los aparatos de vía necesarios, por las deficiencias que en dicha zona presenta el sistema de apoyo y guiado de la infraestructura de vía, renovándose el tramo citado.

### **Renovación de equipamientos de señalización en aparatos de vía**

En 2014 han finalizado los trabajos de renovación de los equipamientos de señalización de desvío, incluida cabina, sistema de ATP, balizas ATO, circuitos de vía, armarios de túnel y electrificación, motivadas por las actuaciones



de renovación en el desvío Metropolitano – Ciudad Universitaria.

### Reformas en pozos de ventilación

Se han realizado reformas en los pozos de ventilación de las estaciones Saíenz de Baranda, Méndez Álvaro, Usera, Legazpi y Avenida de América, para dejarlos con plena operatividad, implantándose el telemando en el pozo interestación Moncloa- Ciudad Universitaria

### Sustitución de falso techo en la bóveda de la estación Méndez Álvaro.

En 2014 se ha realizado la sustitución de falso techo y la renovación de impermeabilización de la bóveda en la estación de Méndez Álvaro, sustituyendo el revestimiento actual de fibrocemento por lamina de fibra que es menos contaminante y más eficaz en sus funciones de impermeabilizar.

La obra ha requerido actuaciones de renovación parcial en el sistema de alumbrado, comunicaciones, control, soportes y canalizaciones de cableados, etc, afectados por las obras y la renovación de los espacios publicitarios.

### Obras de mejora en estaciones

El objeto de la actuación ha sido la realización de los trabajos de impermeabilización, mejora del drenaje, saneamiento y renovación de los revestimientos existentes incluyendo la ampliación de canalizaciones para cables de energía y comunicaciones en el vestíbulo y el cañón contiguo en dirección hacia la salida de la estación de O'Donnell. También se ha procedido a las reformas y reubicaciones del equipamiento del vestíbulo y sistemas de comunicaciones, PCI, Control, dejándolo apto para la explotación.

Similar actuación se ha llevado a cabo en la estación de Saíenz de Baranda en los cañones de acceso y en vestíbulo, renovándose también los revestimientos verticales con cámara para el drenaje por ser inestables y canalización de las filtraciones con adecuación de instalaciones en vestíbulo.

### Renovación de componentes en escaleras mecánicas

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera nº 8 de Legazpi, nº 1, 2, 3, 8 y 9 Diego de León, nº 2, 5, 6 Puerta del Ángel, nº 6 Moncloa, nº 5 Méndez Álvaro, nº 3, 5, 8, 9, 13 Plaza Elíptica, nº 6, 9 República Argentina, nº 1, 2 Pacífico, nº 2, 3, 1 Nuevos Ministerios, nº 9, 10, 11



Ciudad Universitaria, nº 6, 7, 8, 9, 10 Avda. América y nº 6, 8, 9, 11 y 14 de Argüelles.

También se han renovado las pisaderas y tapas de embarque en 25 escaleras de estaciones y en 7 escaleras más únicamente las pisaderas.

La finalidad de ambas renovaciones es evitar averías que inciden negativamente en la disponibilidad de la escalera y mejorar la seguridad de los usuarios.

## Línea 7

### Reformas en pozos de ventilación

En el ejercicio 2014 se han realizado reformas en los pozos de ventilación de las estaciones Alonso Cano y Pueblo Nuevo, para dejarlos con plena operatividad.

### Nueva Oficina para la Gestión de Tarjetas sin Contacto en Coslada Central

Para atender las demandas de gestión de los usuarios se han creado la Oficina de Gestión de Tarjetas sin Contacto en la estación de Coslada Central.

### Renovación de componentes en escaleras mecánicas

Se han renovado las cadenas de peldaños en las escaleras nº 3, 7 de Simancas, nº 2 de Ascao, nº 3, 8 García Noblejas, nº 1, 3, 5 Pueblo Nuevo, nº 1 Cartagena, nº 4, 8, 10, 14 de Gregorio Marañón, nº 3, 4, 5, 6 Alonso Cano, nº 7, 8 Francos Rodríguez, nº 2 Peñagrande, nº 1, 2, 3, 6 Lacoma, nº 1, 2 Pitis y la cadena de paletas del pasillo rodante nº 7 en Pueblo Nuevo.

También se han renovado las pisaderas y tapas de embarque en 13 escaleras de diversas estaciones y la maniobra eléctrica de las escaleras 1 a 6 en Alonso Cano, 1 a 6 en Lacoma y 1 a 6 en Pitis.

La finalidad es evitar averías que inciden de forma prolongada en la disponibilidad de la escalera y en el pasillo rodante, mejorando el confort de transbordo de los clientes.

## Línea 8

Desde el 1 de diciembre de 2014 se dota de radioteléfono portátil VHF a los conductores, con el fin de garantizar su comunicación con el Puesto de Mando de Trenes en caso de necesidad.

### Renovación de componentes en escaleras mecánicas

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera nº 3 de la estación Aeropuerto.

### Adecuación de salidas de emergencia

En el año 2014 ha sido reformada la salida de emergencia Colombia - Pinar del Rey renovando los equipamientos metálicos, de carpintería y cerrajería y eliminando filtraciones para mejorar su accesibilidad.

### Equipamientos de Señalización y comunicaciones

Durante el año 2014 ha comenzado la renovación de los equipamientos de las estaciones base TETRA, modelo EBTS, realizándose la actuación en 7 estaciones incluidos cambios de GPS y nuevas antenas del sistema, para mejorar la captación de señal y dar un servicio más eficiente a los usuarios.

## Línea 9

Desde el 1 de octubre de 2014 se dota de radioteléfono portátil VHF a los conductores de línea 9a y 9b, con el fin de garantizar su comunicación con el Puesto de Mando de Trenes en caso de necesidad.

### Reformas en pozos de ventilación

En el ejercicio 2014 se han realizado reformas en los pozos de ventilación de las estaciones Herrera Oria, Pavones, Valdebernardo y Puerta de Arganda, para dejarlos con plena operatividad.

En el pozo de la interestación Ibiza-Saínz de Baranda se han realizado reformas estructurales, mejorado sus equipamientos de ventilación y silenciadores.

### Renovación de componentes en escaleras mecánicas

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera nº 5 de Plaza de Castilla, nº 21 de Núñez de Balboa, nº 3 Estrella, nº 18 Avenida de América, y nº 3 de Puerta de Arganda.

### Renovación de equipos de control en centros de tracción

En el ejercicio 2014 se ha procedido a la renovación por obsolescencia de los equipos y sistemas de control, en los Centros de tracción de Valdebernardo y Vicálvaro, por causa de obsolescencia y homogeneización, integrándose

ambos en el sistema de control del Puesto de Mando de Alto del Arenal.

### Adecuación de salidas de emergencia

En el año 2014 ha sido reformada la salida de emergencia Valdebernardo-Pavones sustituyendo la escalera metálica, y eliminando filtraciones para mejorar su accesibilidad.

## Línea 10

Desde el 17 de noviembre de 2014 se dota de radioteléfono portátil TETRA a los conductores de línea 10a y 10b, con el fin de garantizar su comunicación con el Puesto de Mando de Trenes en caso de necesidad.

### Renovación de infraestructura de vía

En el ejercicio 2014 se ha realizado en puntos con carencias para la circulación de la línea 10, la renovación puntual de superestructura de vía, carril y los aparatos de vía necesarios, en las zonas que presentan deficiencias en el sistema de apoyo y guiado de la infraestructura de vía, renovándose los tramos interestación Cuatro Vientos - Joaquín Vilumbrales, Ciudad Jardín - Aviación Española y en el tramo Casa de Campo – Cuatro Vientos.

### Equipamientos de Señalización y comunicaciones

Durante el año 2014 ha comenzado la renovación de los equipamientos de las estaciones base TETRA modelo EBTS, realizándose la actuación en 12 estaciones incluidos cambios de sistema GPS y nuevas antenas.

También se han realizado actuaciones en los sistemas de señalización y electrificación de vía en el tramo Casa de Campo- Cuatro Vientos- Puerta del Sur, a consecuencia de las renovaciones de la plataforma y estructura de vía.

### Renovación de la bretelle en Puerta del Sur

Se ha realizado la renovación de la bretelle, su electrificación y señalización de la zona de influencia existente, de Puerta del Sur, por descenso de sus prestaciones funcionales a causa de desgastes.

### Reformas en pozos de ventilación

En el ejercicio 2014 se han realizado reformas en los pozos de ventilación de las estaciones Fuencarral, Gregorio Marañón y Plaza de Castilla, para dejarlos con plena operatividad.

### Renovación de componentes en escaleras mecánicas

Se han renovado las cadenas de peldaños en la escalera nº 10 de Alonso Martínez y en la nº 4 de Gregorio Marañón. Asimismo se han montado estribos en fosos de escaleras: 28 estribos en 14 escaleras de G. Marañón y en 19 escaleras de Plaza de Castilla, 38 estribos.

## Línea 11

### Equipamientos de Señalización y comunicaciones

Durante el año 2014 ha comenzado la renovación de los equipamientos de las estaciones base TETRA modelo EBTS, realizándose la actuación en 2 estaciones incluidos cambios de sistema GPS y nuevas antenas.

## Línea 12

### Nueva Oficina para la Gestión de Tarjetas sin Contacto en estaciones

Para atender las demandas de gestión de los usuarios se han creado Oficinas de Gestión de Tarjetas sin Contacto en las estaciones de Leganes, Móstoles y Fuenlabrada. ♦





# Actuaciones en la Red

## Reforma en el Sistema de Control de Títulos de Transporte de la Estación de Puerta de Arganda

El alcance de estas actuaciones consistió en modificar el sistema de validación de la estación de Puerta de Arganda para que dicha estación dispusiera de la plataforma de validación de tarjetas de transporte público (TTP) adecuada y adaptada a los nuevos títulos que surgen en este tipo de soporte. La estación de Puerta de Arganda se encuentra en el límite entre las instalaciones propiedad de Metro de Madrid y correspondientes a la zona A y las instalaciones pertenecientes a Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM), que abarca las zonas B1, B2 y B3.

## Actuaciones para puesta en funcionamiento de Oficinas y Puestos de Venta de la TTP

Para la puesta en servicio de oficinas para venta de Tarjetas de Transporte Público (TTP) en diversas dependencias, así como del nuevo Centro Integral de Gestión del Transporte Público de Madrid (CITRAM) en la estación de Avenida de América, réplica del que actualmente existe en las oficinas del Consorcio Regional de Transportes (CRTM) encargado de coordinar y controlar, en tiempo real, todos los medios de transporte de la región, ha sido necesario el acondicionamiento de las infraestructuras de Metro de Madrid, siendo las actuaciones más significativas las siguientes:



- ◉ Instalaciones de Comunicaciones y Control:
  - Reconfiguración de las conexiones de fibra óptica
  - Red de datos.
  - Sistema de Telefonía.
- ◉ Instalaciones de Protección contra incendios:
  - Detección de incendios por aspiración.
  - Extinción manual.
  - Balizamiento fotoluminiscente.
  - Sustitución de las boquillas mixtas existentes del sistema de extinción por agua nebulizada.
- ◉ Instalación de un sistema de Climatización y de extracción para la renovación de aire mediante un sistema de ventilación forzada, a través de un ventilador con funcionamiento en modo extracción.



Vista exterior del Centro de Atención al Viajero (CAV) de la estación de Sol.

- ◉ Puesta en servicio de Oficinas TTP nuevo Centro Integral de Gestión del Transporte Público de Madrid (CITRAM) en la estación de Avenida de América.
- ◉ Climatización del Centro de Atención al Viajero (CAV) y de la nueva Oficina TTP de la estación de Vodafone Sol.
- ◉ Adecuación de la Oficina TTP en la estación de Atocha-RENFE.
- ◉ Traslado de la Oficina TTP al Centro de Atención al Viajero (CAV) en la estación de Nuevos Ministerios.

## 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 los 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 en 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.

Con estos datos de partida, el funcionamiento del sistema de ventilación se basa en establecer una estrategia que permita 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. De hecho, estos dos factores suelen ser compatibles, dado que en el periodo nocturno el costo energético es mínimo y el salto térmico máximo.

Esta estrategia durante el año 2014 ha supuesto un ahorro más de 24,2 Millones de Kw.

## Actuaciones en Depósitos

- Instalación del sistema TEBATREN en el depósito de Fuencarral.

Durante el año 2014 se ha procedido a la puesta en marcha del Sistema Tebatren en el Depósito 6 (Fuencarral). El Sistema de Comunicaciones Tren-Tierra es una extensión de la infraestructura de comunicaciones de banda ancha ya existente en las estaciones y depósitos de la red de Metro de Madrid y que permite que los equipos embarcados, se integren con los servicios de tierra, pudiendo ser accesibles por los mismos. Se trata de un sistema de transmisión multipropósito de alta capacidad, que permite el envío de información bidireccional de diferente naturaleza entre los sistemas embarcados y la Red Fija, basándose para ello en el protocolo IP.

- Sustitución en el depósito 9 (Hortaleza) de la red de hidratantes pertenecientes al Sistema de Protección contra Incendios. ♦



## 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 2014 han sido las siguientes:

- ⦿ Campaña de auscultaciones en Material Móvil. Elaboración de informes técnicos sobre seguridad y confort de acuerdo a la norma UNE-EN 14363 y la UNE-EN 12299. Realización de medición y análisis de vibraciones según solicitud y medición periódica de la red. Realización de 63 informes y estudios técnicos sobre la influencia mutua entre el Material Móvil y las instalaciones.
- ⦿ Estudio de seguridad y confort para la reapertura de líneas (5, 6, 7B, 10 y 12) tras las obras de verano. Verificación de gálibos estáticos y dinámicos.
- ⦿ Estudio de eliminación de LTV (limitación temporal de velocidad) tras la finalización de las obras que requirieron su implantación.
- ⦿ Estudio de limitaciones de velocidad de circulación y vibraciones en TFM (9B). Propuestas de modificación de los régimen de velocidad en función del estado de la vía.
- ⦿ Medición de aceleraciones de frenado en vehículos auxiliares en vía de pruebas.
- ⦿ Proyecto DUM (instalación, mantenimiento y explotación de un sistema led de publicidad dinámica en túneles). Estudio técnico de implantación en túnel en línea 8 entre Colombia y Nuevos Ministerios.
- ⦿ Proyecto de instalación de un sistema detección defectos rodadura con la empresa NEM Solutions en línea 6 entre Nuevos Ministerios y Cuatro Caminos (PK 16+630)
- ⦿ Simulaciones cinemáticas de la ampliación línea 9 a la estación nueva de Paco de Lucía y definición de las velocidades máximas de circulación.
- ⦿ Simulaciones cinemáticas para la modificación de la salida de la estación de Aluche (línea 5) por vía II.
- ⦿ Simuladores de conducción. Estudios de mejora en los simuladores de conducción de Material Móvil para la adaptación de los mismos a la modificación de la norma de circulación.
- ⦿ Grupo de trabajo APOGEO (VAI – Servicio de Vías – Material Móvil) interrelación y estudio mediciones y defectología.
- ⦿ Estudio de influencia de vibraciones – distancia caras internas (DCI). Seguimiento de la unidad 7 lote 2 con DCI reducida.
- ⦿ Bogies dinamométricos. Seguimiento de los bogies dinamométricos para la medición de esfuerzos en el contacto rueda carril y coeficiente Y/Q.
- ⦿ Estudios previos de mercado para la automatización de la medición y comprobación de gálibos.
- ⦿ Estudio y diseño de un filtro analógico para el registro de aceleraciones en la auscultación de Material Móvil.
- ⦿ Adquisición de un equipo de registro de vibraciones y periféricos para la medición.
- ⦿ Asistencia Técnica en actuaciones de la DGI en líneas 7B, 9 y 12.

### Colaboraciones con Proyectos en el Exterior

- ⦿ Asistencia Técnica para la ejecución del proyecto “línea 2 y ramal av. Faucett – av. Gambetta de la red básica del metro de Lima y Callao” del metro de Lima (Perú).

En el año 2014, Metro de Madrid firmó un contrato de Asistencia Técnica con la empresa Metro de Lima Línea 2 S.A., concesionaria de la ejecución del proyecto “Línea 2 y Ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la red básica del Metro de Lima y Callao”. Este contrato con una duración de 5 años, incluyen acciones de Asistencia Técnica en la fase de estudios, instalación y puesta en explotación.



Se ha prestado asesoramiento técnico en el ámbito del material móvil y diseño y equipamiento de talleres de mantenimiento, consistiendo en el análisis y la revisión de la documentación y datos de diseño. Desde el mes de mayo la participación en los trabajos de asistencia técnica a la explotación, prestada al Consorcio Adjudicado para la Concesión de la explotación de la Línea 2 y ramal-línea 4 del metro de Lima. La asistencia técnica prestada ha consistido principalmente en revisar la oferta y estudios definitivos de ingeniería presentados por el constructor del material móvil.

Estos trabajos incluyen el desplazamiento temporal de equipos de trabajo a Lima. Se prevé que estas tareas de colaboración continúen a lo largo de 2015.

● *CoMET and Nova Energy Saving Strategies Expert Workshop*

Participación en el foro “CoMET and Nova Energy Saving Strategies Expert Workshop 4th-5th September 2014 in Barcelona” con la presentación “Energy Efficiency Program in Metro de Madrid” en la que se recogen los trabajos realizados por UIPID+i en el ámbito de la mejora de la eficiencia energética.

● *Estudio de requisitos y trabajos necesarios para la enajenación de trenes 6000 a SBASE de Buenos Aires (Argentina)*

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. En octubre de 2014 se amplió la venta de coches 6000, incluyéndose los 13 coches remolque propiedad de Caixarenting. Entrega de 24 unidades 6000 a Buenos Aires. Entrega de 3 remolques 6000 a Buenos Aires. Puesta en marcha y asistencia técnica durante el 2015, de las composiciones MM y MRM.

Este acuerdo requirió el estudio de viabilidad e identificación de trabajos necesarios para la sustitución de los trenes 6000, que estaban en circulación por la línea 9A, por otro tipo de material. Para ello se realizó un estudio detallado de las distintas alternativas, con la valoración económica y temporal de las distintas soluciones propuestas.

Durante el año 2014 ha continuado la sustitución de dicho material por trenes 5000 y se ha dado continuidad a los trabajos de adaptación y reformas del material implicado.

Durante el año 2014 se continúa con los contrato de los servicios exteriores de mantenimiento que reportan a Metro un importante volumen de ingresos por estos conceptos. ♦







## Equipos de Señalización y Comunicaciones

Durante el año 2014, se ha continuado la implantación del sistema C.B.T.C. tanto en tren como en vía y sistemas de control (A.T.S.) y regulación (A.T.R.) en las líneas 1 y 6 de Metro de Madrid. En línea 1 los esfuerzos se han centrado en la finalización de los trabajos pendientes en los equipos de señalización embarcados, en las instalaciones y en los sistemas de regulación y control. En línea 6 se ha finalizado la preinstalación de circuitos de vía e instalaciones definitivas y se ha trabajado en la puesta en servicio y seguimiento de las unidades 8000.

En Línea 7B unidades 9000, se ha continuado con la monitorización del sistema C.B.T.C., tanto a nivel de instalaciones como de los trenes equipados. Los esfuerzos en este proyecto se han centrado en la estabilización y mejora de las prestaciones de la línea, así como el seguimiento de las incidencias detectadas y su resolución.

Se han realizado diversos estudios de fiabilidad para trenes e instalaciones, cuyo desarrollo está previsto para el primer trimestre de 2015.

Desarrollo e implantación del Sistema de Interfaces Externos (SIE). Se trata de una herramienta que replica las Bases de Datos del Puesto de Control Central y posteriormente el resto de sistemas cuando necesitan información del mismo, la extraen del SIE, dejando al Puesto de Control Central operar con normalidad. ♦



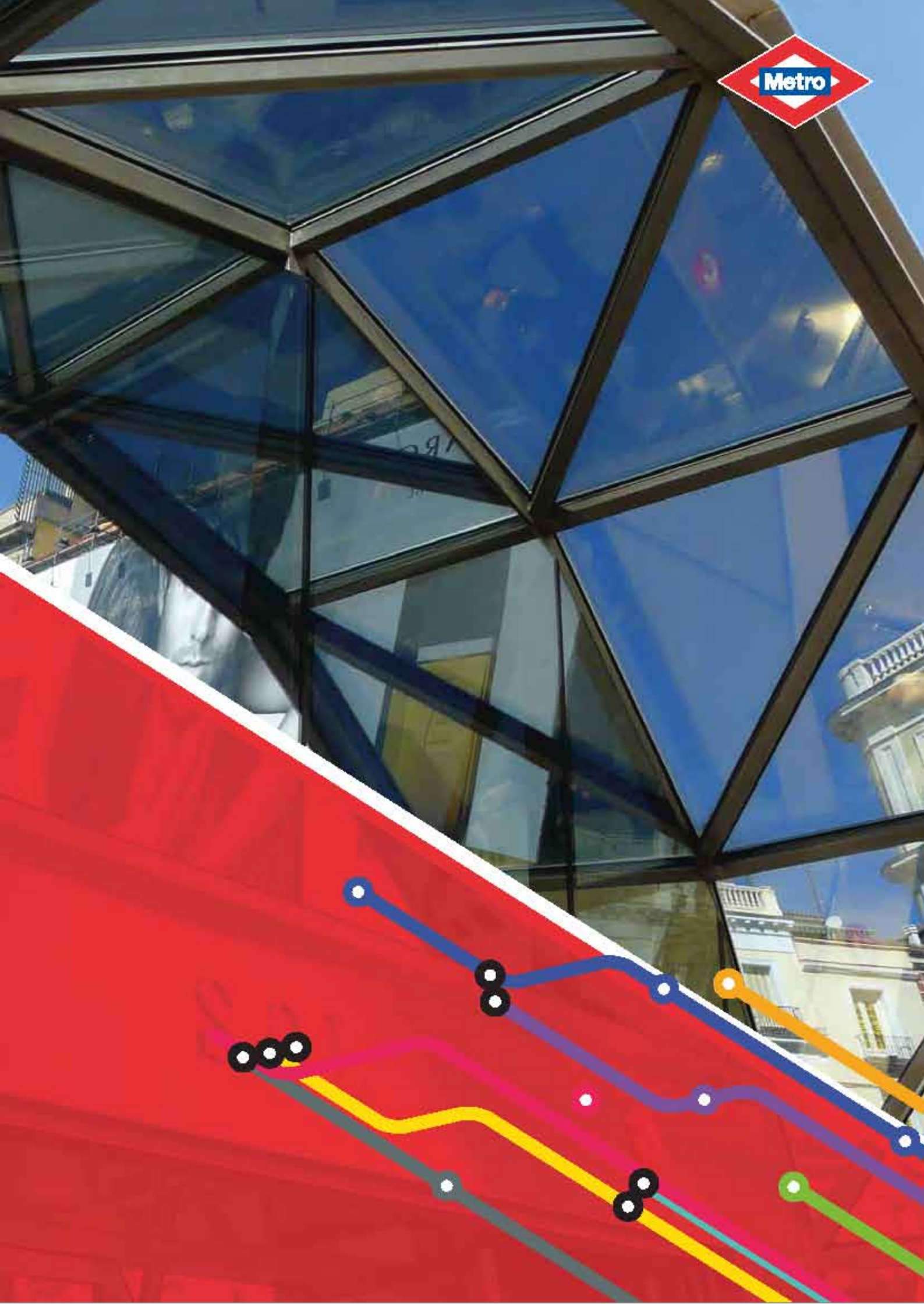




07

---

# Recursos humanos

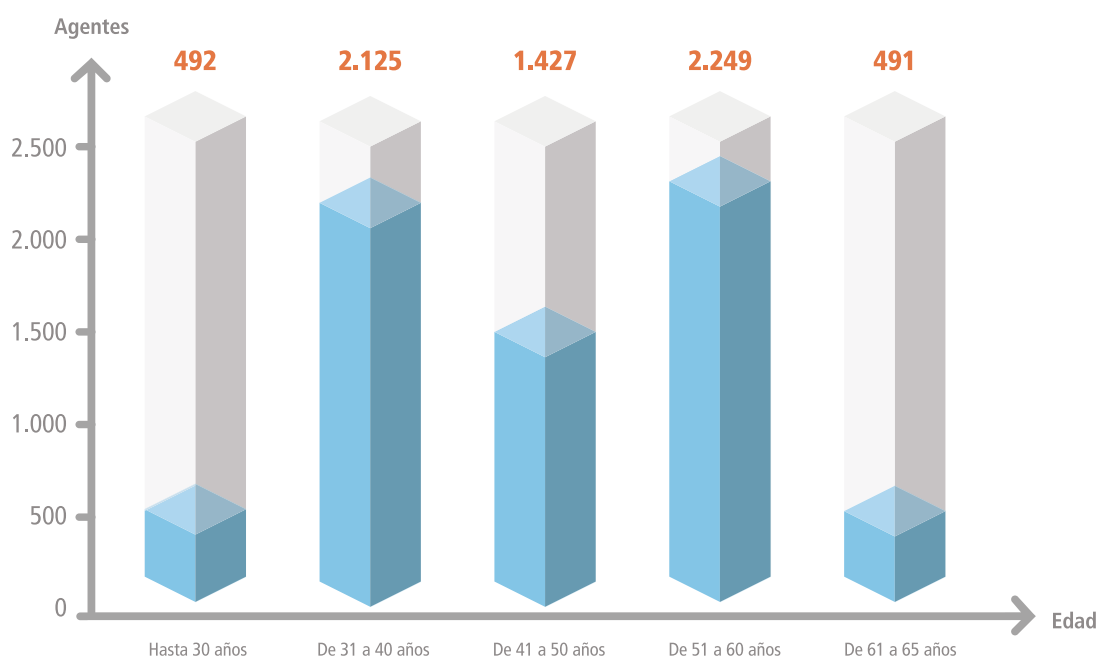


## Plantilla

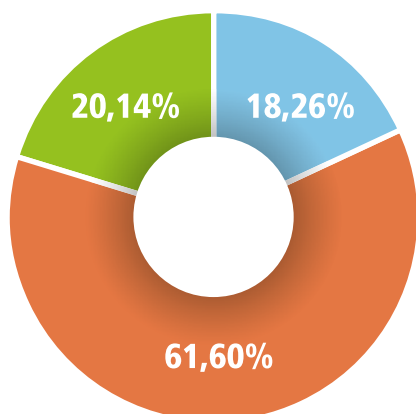
El número total de empleados de Metro de Madrid a fecha 31 de diciembre de 2014 asciende a **6.784**. La **plantilla equivalente total** (número de agentes con jornada anual completa a los que equivale la plantilla a 31 de diciembre) fue de **6.254 agentes**, y la **plantilla media equivalente de 6.327 agentes**.

La **edad media** de la plantilla de Metro de Madrid es de **45,55 años**, con una **antigüedad** media en la empresa de **19,19 años**, estando constituida en un 74,41 % por hombres y en un 25,59 % por mujeres.

**Distribución de plantilla por edad**  
(a 31 de diciembre 2014)



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



**Distribución de plantilla por área organizativa:**

- Personal de operación
- Personal de mantenimiento
- Resto de personal



## Relaciones Laborales

Las circunstancias sociales de nuestro país han repercutido, al igual que en cualquier otro ámbito de actividad, en Metro de Madrid, cuya misión principal es la prestación del servicio público de transporte de viajeros en el entorno de la Comunidad de Madrid.

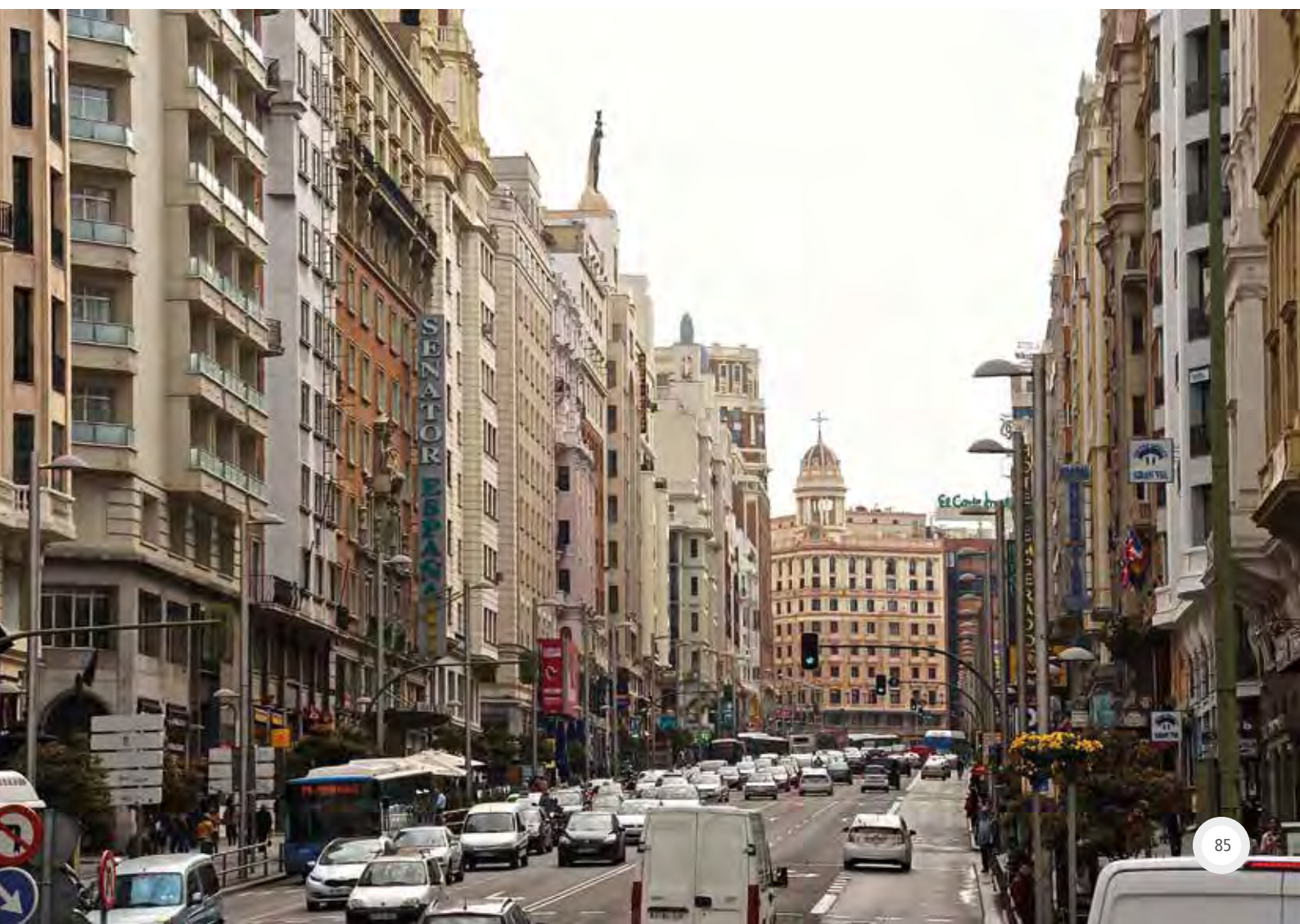
A finales del 2013, y simultáneamente a la negociación del convenio colectivo vigente hasta el 31 de diciembre del año 2014, la Dirección de la empresa se planteó la posibilidad de ajustar sus recursos a través de la tramitación de un Expediente de Regulación de Empleo.

Dicho Expediente se inició a finales del año 2013, culminando con acuerdo con la Representación de los Trabajadores, y permitió la salida de aproximadamente un 10% de la plantilla entonces existente durante el primer trimestre de 2014.

La medida en sí, al tener un impacto heterogéneo en los distintos ámbitos productivos de la estructura de la empresa, tuvo como consiguiente consecuencia la necesidad de redistribuir y reajustar los recursos disponibles a la prestación del servicio encomendado.

Para ello, tanto de manera consensuada con la Representación Sindical como por la vía de la toma de decisiones en el marco de las facultades organizativas de la empresa, se han adoptado, a lo largo del pasado año, un paquete de medidas que posibilitaron continuar atendiendo la prestación del servicio público en condiciones prácticamente idénticas a las existentes en 2013.

Este proceso ha conllevado la dinamización e intensificación de las relaciones laborales durante todo el año 2014, y ha dado como fruto, tras importantes esfuerzos, el que se hayan podido afrontar las exigencias del servicio público en una situación de equilibrio para el 2015. ♦



## Diversidad e Igualdad de Oportunidades

La Ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) plantea, como objetivo mínimo, que dos de cada cien trabajadores ocupados tienen que ser personas con alguna discapacidad. Metro de Madrid supera el 2% de personas con discapacidad en la plantilla exigida por la llamada LISMI.

En cuanto a la composición de los órganos de gobierno corporativo –Consejo de Administración y Comité Ejecutivo–, la distribución por sexo y la comparativa con la misma distribución de la plantilla completa de Metro de Madrid es la siguiente:

Año	Consejo Administración		Comité Ejecutivo		Plantilla total	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
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%
2014	82%	18%	100%	0%	74%	26%

El 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 va reduciendo cada año.

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

Año	Diferencia
	Hombre - Mujer
2008	4,91%
2009	4,68%
2010	3,30%
2011	2,77%
2012	2,74%
2013	2,36%
2014	1,88%

Por otra parte, la gran mayoría de la plantilla de Metro de Madrid procede de España (a 31/12/2014, sólo el 0,11% de los trabajadores tienen una nacionalidad distinta a la española). En Metro de Madrid, la diversidad más relevante viene dada por razón de edad o sexo. ♦

#### Número de empleados con nacionalidad distinta a la española

NACIONALIDAD	TOTAL
Belga	1
Británica	1
Francesa	1
Griega	1
Polaca	2
Portuguesa	2
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>
Española	6.776





## Medidas de Conciliación

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.

Entre las medidas de adecuación de la jornada de trabajo a las necesidades de conciliación con la vida familiar, destacan las siguientes:

- ◉ 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.

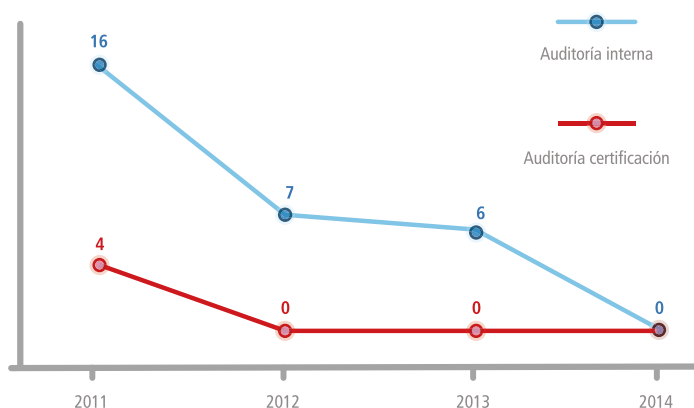
Las principales actividades preventivas, sanitarias y específicas en materia de vigilancia de la salud, efectuadas a lo largo del ejercicio 2014, se presentan en las siguientes tablas:

## Prevención Laboral

Durante el año 2014 se ha realizado una auditoría externa del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales de la Compañía, realizada durante el mes de mayo por la entidad auditora AUREN y 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.

Asimismo, durante los días 30 de septiembre al 8 de octubre se ha abordado la auditoría de certificación, ejecutada por parte de AENOR, conforme al estándar OHSAS 18001:2007 "Occupational health and safety management systems – Requirements".

## Evolución desviaciones auditorías 2011-2014



## Medicina laboral

ACTIVIDADES	AÑO 2014
EXÁMENES DE SALUD PERIÓDICOS	6.754
OTROS TIPOS DE EXÁMENES DE SALUD	25
VALORACIONES APTITUD LABORAL CAMBIO DE PUESTO	2.385
PARAMETROS ANÁLITICOS REALIZADOS	293.415
VACUNACIÓN ANTIGRIPIAL	298
PREVENCIÓN PATOLÓGICA GINECOLÓGICA	400
PREVENCIÓN PATOLÓGICA PROSTÁTICA	2.186
PROTOCOLOS VIGILANCIA SANITARIA ESPECÍFICA	1.139

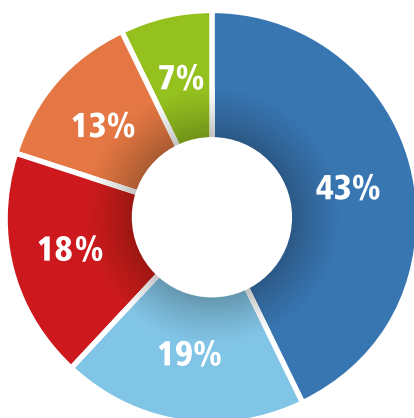
OTROS DATOS DE INTERÉS	AÑO 2013
<b>ACCIDENTES LABORALES</b>	
ACCIDENTES CON BAJA	305
ACCIDENTES "IN ITINERE"	100
<b>CONSULTAS</b>	
MÉDICAS Y ENFERMERÍA	15.101
<b>FORMACIÓN IMPARTIDA</b>	
CURSOS DE FORMACIÓN PRIMEROS AUXILIOS	11
EXPLORACIONES RADIOLÓGICAS	913

Así mismo durante el mes de noviembre ha tenido lugar también la Auditoría Reglamentaria. Dicha auditoría constituye un requerimiento legal que, Metro de Madrid, aborda cada cuatro años, con el fin de evaluar de manera sistemática, objetiva y documentada, la eficacia del Sistema de Prevención de Metro de Madrid, conforme a lo indicado en el art. 1 punto 10 del RD 604/2006, por el que se modifica el artículo 30 el RD 39/1997 Reglamento de los Servicios de Prevención.

En lo que a actividad preventiva se refiere, figuran a continuación una serie de gráficos que muestran los resultados de aquellos indicadores asociados a áreas estratégicas de nuestra actividad:

### Medidas preventivas

DISTRIBUCIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS EJECUTADAS EN PLAZO POR ÁREAS	Nº
Área de Gestión de Operaciones	35
Área de Mantenimiento de Instalaciones	89
Área de Mantenimiento de Material Móvil	97
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	216
Resto	65
<b>TOTAL</b>	<b>502</b>



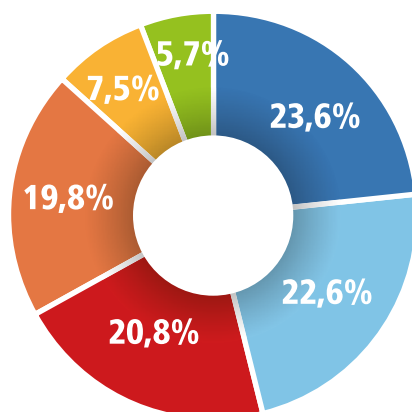
### Actividad preventiva Distribución medidas preventivas ejecutadas por áreas

- 1 Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad
- 2 Área de Mantenimiento de Material Móvil
- 3 Área de Mantenimiento de Instalaciones
- 4 Área de Gestión de Operaciones
- 5 Resto



## Inspecciones de seguridad

Distribución por Áreas	Nº
Área de Logística	16
Área de Gestión de Operaciones	44
Área de Mantenimiento de Instalaciones	50
Área de Mantenimiento de Material Móvil	48
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	42
Resto	12
<b>TOTAL</b>	<b>212</b>

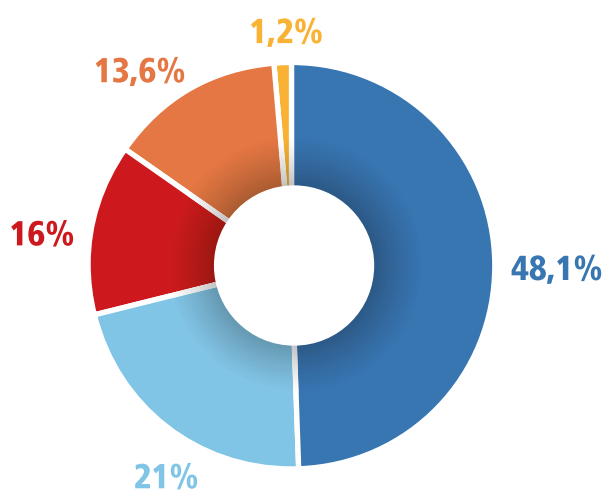


### Inspecciones de Seguridad Distribución por áreas

- 1 Área de Mantenimiento de Instalaciones
- 2 Área de Mantenimiento de Material Móvil
- 3 Área de Gestión de Operaciones
- 4 Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad
- 5 Área de Logística
- 6 Resto

## Valoraciones higiénicas y evaluaciones de riesgo

VALORACIONES HIGIÉNICA Y EVALUACIONES DE RIESGO Distribución por Áreas	Nº
Área de Gestión de Operaciones	17
Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i	1
Área de Mantenimiento de Instalaciones	13
Área de Mantenimiento de Material Móvil	11
Dirección de Seguridad	39
<b>TOTAL</b>	<b>81</b>



### Valoraciones higiénicas y evaluaciones de riesgo

Distribución por áreas

- 1 Dirección de Seguridad
- 2 Área de Gestión de Operaciones
- 3 Área de Mantenimiento de Instalaciones
- 4 Área de Mantenimiento de Material Móvil
- 5 Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i



## Comité de Seguridad y Salud

Según la cláusula 39.3 del Convenio Colectivo de Metro de Madrid vigente, "los vocales del Comité de Seguridad y Salud (delegados de prevención) serán elegidos libremente, mediante designación unánime o mayoritaria, por el Comité de Empresa, pudiendo recaer el cargo en cualquier trabajador de la Empresa ya ostente o no la condición de vocal del propio Comité de Empresa", órgano que, a su vez, representa a la totalidad de los trabajadores de la organización.

Por lo tanto en 2014, el 100% de los empleados estuvo representado en el Comité de seguridad y salud conjunto de dirección-empleados, establecido para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de seguridad y salud en el trabajo.

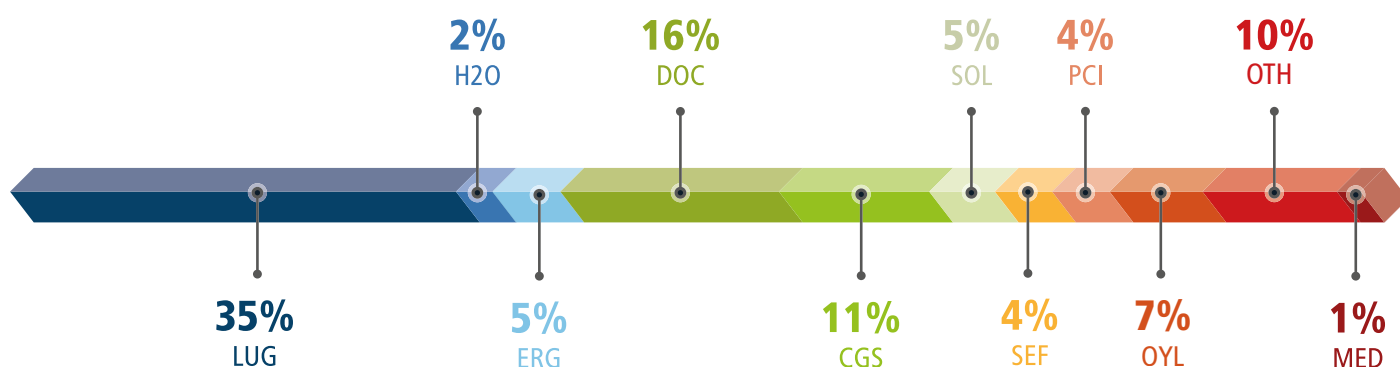
En el seno de este Comité de Seguridad y Salud en el año 2014, se trataron un total de 167 asuntos, cuya distribución por tipo se recoge en la gráfica de más abajo. Además, en Metro se suscriben acuerdos con los sindicatos de diversa índole, incluidos algunos de ellos en los convenios colectivos que se firman periódicamente.

### Comité seguridad y salud

#### DISTRIBUCIÓN DE COMUNICACIONES RECIBIDAS EN EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD POR TIPO DE ASUNTO

Condiciones generales de seguridad	CGS	19
Documentación	DOC	26
Ergonomía	ERG	8
Potabilidad agua	H2O	3
Lugares y espacios de trabajo	LUG	59
Medicina	MED	2
Otros	OTH	17
Orden y Limpieza	OYL	12
Protección contra incendios y emergencias	PCI	6
Seguridad Ferroviaria	SEF	7
Ambiente térmico	SOL	8
<b>TOTAL</b>		<b>167</b>

#### Distribución de comunicaciones recibidas en el comité de seguridad y salud por tipo de asunto (167)





## Plan de movilidad

En el marco del Plan de Movilidad de Metro de Madrid, durante el año 2014, se han investigado los accidentes in itinere y en misión relacionados con el tráfico vial, para lo que se ha elaborado un sencillo cuestionario a cumplimentar por el propio accidentado, lo que permite elaborar un mapa de riesgos relacionados con el tráfico vial. A este fin también se ha creado un grupo de trabajo para el tratamiento del mapa de riesgos.

Representantes de la compañía han acudido a diferentes foros relacionados con la Movilidad Vial Laboral y han sido atendidas las cuestiones que, en esta materia, han sido planteadas por los diferentes servicios y por los propios trabajadores. Asimismo, se ha incluido en la formación del reciclaje del personal de oficio, un módulo de concienciación de los riesgos presentes en los desplazamientos relacionados con el tráfico vial.



## Colaboración con otros Organismos

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

El Servicio de Formación durante el año 2014 ha tenido como objetivo fundamental ofrecer soluciones formativas de calidad, adecuadas a las necesidades de la organización y con la máxima optimización de recursos y presupuesto. La actividad desarrollada se ha centrado principalmente en:

- **Gestión de las acciones formativas** (internas y externas), programadas en el Plan de Formación 2014 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:
- *Internalización de la impartición de determinadas acciones formativas que anteriormente se realizaban con la colaboración de empresas externas, como es el caso de la formación en **Habilidades**.*
- Impartición de la formación relacionada con procesos de **Promoción Interna**

- **Diseño de programas formativos, documentación y medios de apoyo** a la actividad formativa, tanto escritos como basados en las nuevas tecnologías. Destacar el desarrollo de cinco nuevos libros electrónicos en el ámbito de Prevención de Riesgos Laborales y de la Sensibilización Medioambiental.
- Participación en el Programa de **Formación DUAL** de la Comunidad de Madrid.
- **Participación activa en distintas comisiones** para la mejora de la actividad de la empresa.
- **Colaboración en proyectos exteriores.**
- 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 que han sido totalizadas a lo largo del ejercicio. Para ofrecer un mayor detalle, se han recogido por separado los datos correspondientes a la Formación Interna (aquella impartida por personal perteneciente a la plantilla de Metro) y los correspondientes a la Formación Externa (aquella impartida por personal que no pertenece a la plantilla de Metro).

	FORMACIÓN INTERNA	FORMACIÓN EXTERNA	TOTAL
Nº Cursos	2.091	235	2.326
Nº Alumnos	14.811	1.519	16.330
Nº Horas	104.820	38475	143.295

	FORMACIÓN E-LEARNING
Nº Cursos	163
Nº Alumnos	2.703
Nº Horas	11.353

(\*)No se computa aquí la formación recibida por empresas contratistas.



## Ratios de Formación

En el siguiente cuadro, se presentan los ratios de formación correspondientes a 2014.

	Año 2014 (*)
Alumnos / Curso	7,02
Horas Docencia / Curso	11,78
Horas / Alumno	8,77
Horas totales / Plantilla Media equivalente	22,84
Alumnos / Participante	2,78
Plantilla Media equivalente	6274,58

(\*)No se computa aquí la formación recibida por empresas contratistas.

## Hechos relevantes

Dentro de las actividades llevadas a cabo por el Servicio en 2014, cabe destacar las siguientes:

### Formación

- **Formación para promoción interna:** destaca la realizada en la promoción de **16 agentes** a Técnicos de Línea, **8 agentes** a Inspectores del Puesto de Mando, **6 agentes** a Jefe de Línea, **33 agentes** a Conductor y **15 agentes** a Jefe de Sector.
- **Continuidad** en la **Formación relacionada con el Área de Gestión Operativa** con las acciones emprendidas en materia de:
  - **Rebases**", siendo los participantes formados **1.482 Conductores**.
  - Además, se han impartido sesiones informativas sobre **Normas de Seguridad (NICMM-NISARC)** a **3.055 agentes** pertenecientes al Área de Gestión Operativa.

- Durante 2014 se ha continuado con el **Plan de Formación Plurianual en Prevención de Riesgos Laborales**, contando con un total de **1.938 agentes** que han participado en, al menos, una acción formativa en esta materia, totalizando aproximadamente 3.500 acciones formativas.

Especial mención requieren las siguientes acciones acometidas:

- Reciclaje a **287** trabajadores del ámbito de Mantenimiento en los módulos de prevención, de acuerdo a los patrones de evaluación de prevención.
- Formación en el "Curso Básico de PRL" para **96** Mandos y Técnicos de las organizaciones de mantenimiento.
- Se ha hecho un gran esfuerzo formativo para emitir las correspondientes actualizaciones de las acreditaciones de Riesgo Eléctrico de acuerdo a los criterios establecidos en el RD614/2001.

Es importante señalar que se han puesto en marcha **cuatro nuevos libros electrónicos** en esta materia:

- PRL M3A3 Coordinación de actividades empresariales, complementado con sesiones informativas específicas para cada Área, y por las que han pasado **260** empleados y han supuesto **650** horas

- PRL M3B2.2.Estaciones.
- PRL M3B1.2 Trenes.
- PRL M3A4.2 Trabajos en Altura

- **Formación Medioambiental:** se han llevado a cabo sesiones de formación y sensibilización dirigidas al personal del Área de Mantenimiento de Instalaciones para potenciar el compromiso y la involucración hacia la Gestión Medioambiental, por las que han pasado **214 personas**. Destacar la puesta en marcha del libro electrónico de Sensibilización medioambiental.

- **En cuanto a la formación relacionada con los ámbitos de mantenimiento:** Dentro del **Área de Mantenimiento de Instalaciones** se han impartido **18.563 horas de formación**, en las que han participado **640 agentes**, siendo los programas formativos más significativos:

- *"Actualización en Equipos de Venta y Peaje"*, por la que han pasado 103 agentes y han supuesto 772 horas, permitiendo un mejor tiempo de respuesta.
- *"Software, Hardware y Aparejamiento de Siemens y Schneider"*, para el personal de la sección de Instalaciones de Baja Tensión por las que han pasado 100 agentes y han supuesto 2.285 horas.

- *"Finalización Plan Formativo en Comunicaciones para Conductores Reclasificados"*, con 781 horas de formación.

- *"Empalme y Vulcanización de Pasamanos"*, con un total de 845 horas de formación.

- *"Señalización Ferroviaria y Tranviaria y Sistema de Señalización CBTC"*, impartida por Bombardier, a los que han asistido 86 agentes y han supuesto 1.575 horas de formación.

Para el **Área de Mantenimiento del Material Móvil**, se han impartido **34.829 horas de formación a 592 agentes**, siendo los programas formativos más importantes:

- *"Mantenimiento C/3000 y C/8000 Lote 1 y Lote 2"* impartidos por las empresas fabricantes, con el objetivo de que sean mantenidos por personal propio. Por esta acción formativa han pasado 349 agentes y ha supuesto 4.973 horas de formación.

- *"RCL Bogies y Revisión de Motores y Reductoras"*, que han supuesto 3.049 horas formativas.

- *"Mantenimiento Correctivo y Preventivo C/3000"* para oficiales de Mant. de Ciclo corto, suponiendo un total de 1.463 horas de formación.

- *"Revisión Ciclo Largo C/2000, C/5000, C/3000, C/6000 y C/9000"* destinadas a garantizar el correcto traspaso de las Revisiones de Ciclo Largo de Talleres Centrales a Mant. Ciclo Corto. Por esta formación han pasado 127 agentes y han supuesto 6.285 horas formativas.

- *"Formación Nuevos Técnicos Especialistas de Material Móvil"*, en la que 6 agentes se han formado en los materiales 2000 y 3000, realizando un total de 2.497 horas de formación.

- *"Cursos Básico y Complementario de Manipulación de Equipos de Refrigeración con Gases Fluorados"* en el que han participado 61 personas y han supuesto 6.344 horas de formación con el objetivo de que Metro de Madrid internalice el mantenimiento de los equipos de aire acondicionado de los trenes y de aquellos refrigerados por estos gases.

Además se han impartido sesiones informativas sobre **Normas de Seguridad (NICMM-NISARC) a 724 agentes** pertenecientes a las Áreas de Mantenimiento y Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad.

En el caso del **Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad**, han participado en acciones formativas **213 agentes**, lo que han supuesto **7.792 horas**, siendo la formación más significativa la referida al *Manejo y Conducción de Vehículos Auxiliares*.

- **Formación Dual:** Han continuado realizando su formación práctica seis alumnos de la Formación Profesional Dual, correspondientes al título de Técnico Superior en Mecatrónica Industrial. Su estancia en Metro se inició en Enero 2013 y finalizó en agosto

2014 (15 meses en la empresa) Durante este periodo los alumnos han pasado por diferentes Áreas de Mantenimiento de Instalaciones y Material Móvil, combinando la formación teórica con la práctica.

- ◉ **Formación a contratistas:** se incrementa la formación impartida a empresas contratistas. Se han realizado un total de **8.652 horas** de formación a las que asistieron **410 participantes**, con una facturación total para Metro de Madrid de **20.905 €**
- ◉ Especial mención requiere la formación en los “Nuevos requisitos del procedimiento de agentes de comprobación de corte y reposición de tensión”.
- ◉ **Programa de Formación en Idiomas:** se mejora el modelo de formación implantado en 2012 y que se mantuvo en 2013. 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 y con la novedad de **clases virtuales** para todos los participantes.
- ◉ **Formación Voluntaria:** Se incorporan nuevos títulos de cursos a los ofrecidos habitualmente, **incrementando la oferta formativa** en campos de las nuevas tecnologías, microinformática y conocimientos técnicos. Se han realizado un total de **4.734 horas**, todas ellas impartidas por formadores internos, a las que asistieron **317 alumnos**.
- ◉ **Formación en Habilidades:** se han mantenido los programas formativos de años anteriores. A lo largo de este año se internalizan acciones con el

consiguiente ahorro económico para la empresa. Destacar el esfuerzo realizado por asumir las acciones formativas de **Inteligencia Emocional, Comunicación y atención telefónica, Atención al cliente, Formación de formadores, Habilidades de apoyo a la Intervención**. Este año el número de participantes ha sido de **153 agentes** del Área de Gestión Operativa totalizando **2.227 horas** de formación.

- ◉ **Medios de apoyo a la acción formativa:** por la eficiencia y optimización de recursos que ellos supone se han utilizado en la formación tanto las **aulas de Simulación**, como los **equipos de simulación por ordenador (Enclavamientos, UEA0)**, para los cursos dirigidos a Conductores, Jefes de Vestíbulo y otras categorías de la Dirección de Operación.

### Proyectos Exteriores

A lo largo de 2014, el Servicio de Formación ha estado impartiendo formación en **Metro de Sevilla** y ha participado en la formación impartida, 26 cursos diferentes que supusieron **3.108 horas** de formación, al personal del Metro de **Buenos Aires**. 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 2014 de la **Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo**, percibiendo por este concepto **696.132 euros**. ♦





# 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 2014 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.....etc.

## 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 2014 ha mejorado su valoración global respecto al año anterior; los empleados de Metro continúan solicitando 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 para el personal en contacto directo con los clientes. También se ha incrementado la participación sustancialmente respecto a las encuestas de años anteriores.

**Vive otras áreas:** proyecto que ofrece a los empleados de Metro un conocimiento transversal de la organización, ayuda a una involución mayor 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 los empleados tengan la oportunidad de participar y a que las ideas, sugerencias y buenas prácticas extraídas de estos intercambios puedan ser aprovechadas por todos. Empleados de diferentes áreas han tenido la oportunidad de participar en el intercambio de visitas durante este ejercicio.

Durante este año han participado como anfitriones áreas de soporte interno sobre las que existía un mayor desconocimiento y especial interés de los empleados por conocer su funcionamiento, como ha sido el caso del área de Comunicación y RSC, fundamentalmente en la gestión de las redes sociales.

### Iniciativas para el desarrollo de competencias y de los valores corporativos de Metro de Madrid.

- Acciones de comunicación interna relacionadas con los valores de la RSC y el compromiso de Metro con su entorno.
- Anden Central es el canal de comunicación interna más importante de Metro a través de la publicación diaria de noticias. Todas las áreas tienen abierto este canal para informar.
- 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.
- 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 por ello, se ha creado el nuevo contenido fijo de Información Solidaria.
- ◉ El año 2014 ha sido especialmente importante en todo lo relativo a las campañas con voluntarios, donde por ejemplo la iniciativa **"En línea con quien más lo necesita"** fue propuesta y/ o votada por 1.100 empleados y 31 fueron los voluntarios que acompañaron las acciones con cada una de las ONG,s.
- ◉ Acciones de comunicación interna orientadas a fomentar una mayor cultura de la eficiencia económica, social y medioambiental. El **catálogo de actuaciones responsables** empezó su andadura en 2013 y continuó durante el ejercicio 2014 con el objetivo fundamental de incrementar la eficiencia económica y una llamada de atención al desarrollo sostenible de la sociedad a la que pertenecemos.
- ◉ Acciones de comunicación interna orientadas a aumentar la reputación y la credibilidad interna (motivación, involucración de los empleados).
- ◉ 2014 ha sido además un año marcado con actividades deportivas ya que Metro ha participado por primera vez en las **Olimpiadas de las Empresas**. Además se celebró el día de San Miguel (patrón de Metro) con un campeonato de golf, fútbol, pádel, baloncesto y atletismo con más de 100 participantes.
- ◉ Durante el 2014 Metro de Madrid celebró su 95 aniversario y parte de las actividades organizadas para conmemorar esta fecha se centraron en fomentar el orgullo de pertenencia y la involucración de los empleados con los valores de una compañía con una larga e histórica trayectoria. Se organizaron visitas guiadas a nuestras instalaciones para empleados y familiares y se realizaron paseos especiales para la **"Exposición 95 aniversario"**, todos los empleados de Metro de Madrid recibieron un agradecimiento personalizado del Consejero Delegado y un regalo conmemorativo del aniversario.
- ◉ A finales de año, coincidiendo con las fiestas navideñas, se celebró por primera vez una actividad específica para hijos y nietos de empleados, la **"Expedición a Canillejas"**, que consistió en una divertida gincana por uno de los recintos de Metro en el que los participantes y sus padres conocían de primera mano diferentes oficios de una forma divertida y práctica, terminando la jornada con actividades lúdicas.





## Andén Central

Para acercar aún más Andén Central a todos los empleados, especialmente a aquellos que no cuentan con un equipo informático en su puesto de trabajo, se han instalado en 2014 ordenadores para acceso exclusivo al portal en todas las cabeceras de línea. Estas ubicaciones son el paso obligado y punto de encuentro de todos los conductores y de gran parte del personal de estaciones.

El buzón de sugerencias se consolida un año más como el canal a través del cual los empleados transmiten y hacen llegar a la empresa sus mejoras, ideas, dudas, etc. Las 371 sugerencias recogidas este año se han trasladado a las áreas responsables para facilitar su resolución.

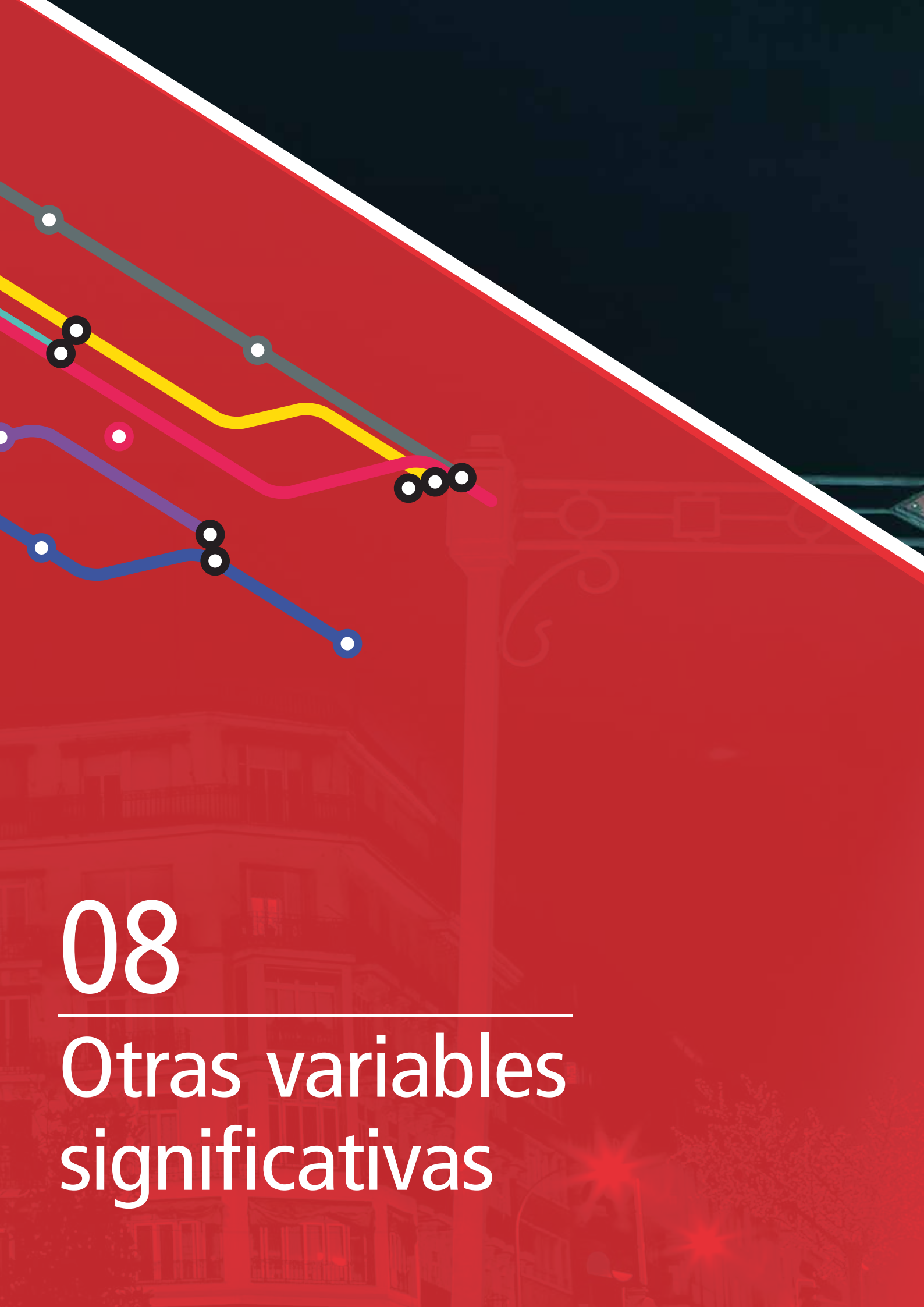
Se han publicado durante 2014 un total de 272 noticias. Se han consolidado contenidos como los libros electrónicos en el espacio de formación o el apartado dedicado a la promoción interna de los empleados con la publicación de 52 nuevas ofertas. Se ha continuado con los artículos para reforzar el conocimiento transversal de la organización con los monográficos “Conoce otras áreas”, donde a través de entrevistas, fotografías y videos permiten además poner cara a los empleados que trabajan en ella.

En “Rincón del Empleado”, contenido del portal dedicado a actividades de ocio, un año más se ha seguido de cerca los clásicos talleres de pintura y de fotografía, se han publicado historias de muchos compañeros, se ha realizado el seguimiento de los campeonatos de pádel, fútbol 7, grupo de atletismos, grupo de pesca y baloncesto. En 2014 se ha dado a conocer la labor de casi 30 ONG's con las que colaboran los empleados de Metro, y se ha continuado con secciones clásicas como Metreros por el mundo, mascotas metreras y pequeños metreros, de los que se publicaron además fotografías con motivo de fiestas como carnaval, San Isidro o Halloween.

Algunas iniciativas con participación del empleado a través de Andén Central han sido el **cumpleaños de Andén Central**, el **concurso de dibujo** para hijos de empleados y el certamen de La foto del verano donde este año, las fotos ganadoras han colgado de todas las estaciones de Metro de Madrid.

La puntuación dada en 2014 al portal del empleado ha sido de 7.30 puntos, considerándose además por todos los encuestados como uno de los canales clave en la comunicación interna de Metro de Madrid. En cuanto a la fidelidad de los usuarios, un 73% de los encuestados asegura acceder a Andén Central todos o varios días a la semana. ♦





08

---

Otras variables  
significativas



**Metro**

Caminos



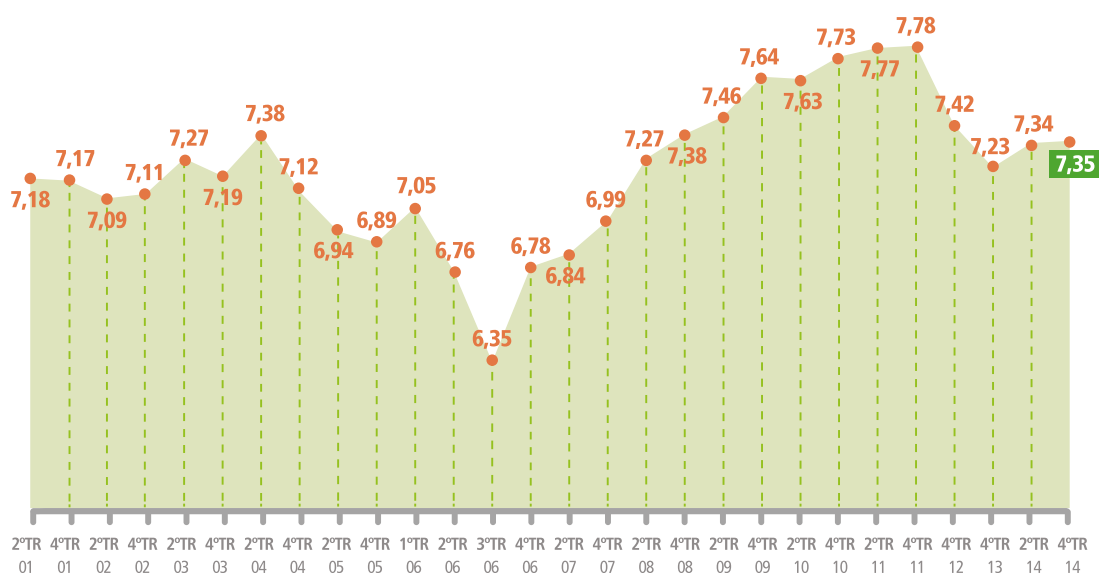
## Calidad Percibida

La satisfacción de los clientes por el servicio recibido, representa una de las medidas con 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

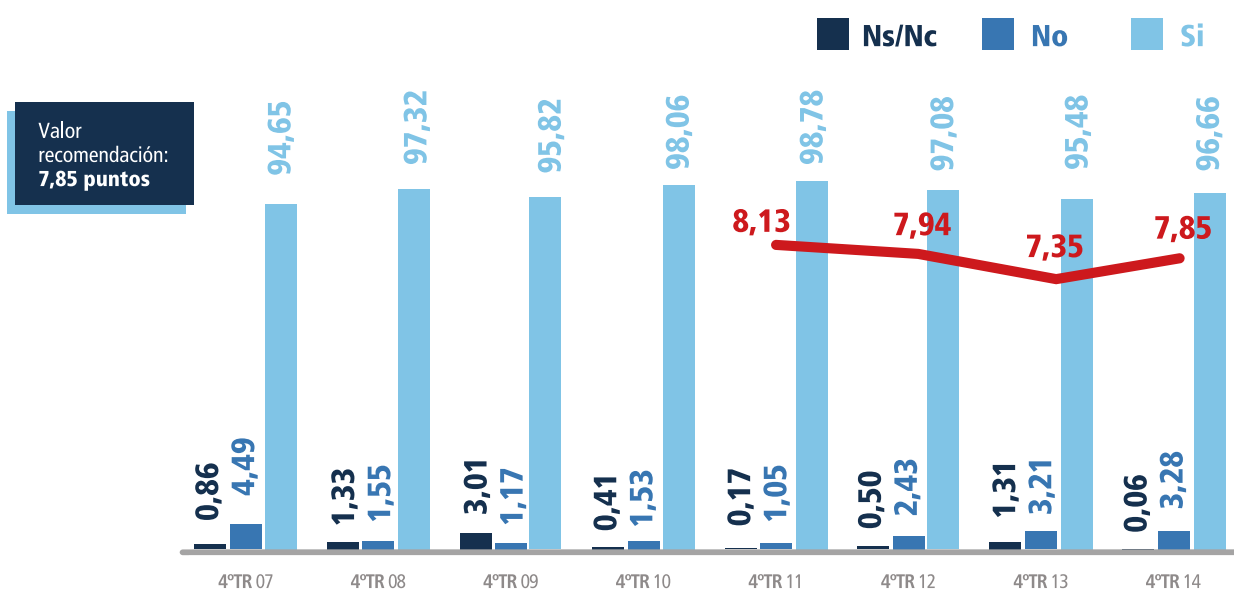
conforman el servicio de Metro, y a tener una perspectiva de su evolución en el tiempo, al mantener una estabilidad en los estudios realizados.

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

### Evaluación valoración global



### % Recomendación uso Metro de Madrid



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 el año 2014, muestra en su conjunto, un ascenso generalizado de los distintos aspectos que conforman el servicio. ♦

ASPECTOS	2ºTR.14	4ºTR.14	4ºTR.13
Señalización de las estaciones	8,00	8,08	7,85
Iluminación de trenes	8,07	8,05	7,79
Iluminación de estaciones	8,00	7,99	7,76
Seguridad ante accidentes	7,66	7,63	7,54
Limpieza de las estaciones	7,47	7,42	7,35
Limpieza de los trenes	7,37	7,41	7,26
Funcionamiento de máquinas aut. expendedoras de billetes	7,29	7,38	6,85
Conservación de estaciones	7,48	7,34	7,23
Funcionamiento de los torniquetes (cancelación)	7,30	7,33	6,62
Conservación de los trenes	7,41	7,31	7,29
Accesibilidad hacia/desde el andén	7,41	7,27	6,82
Rapidez del viaje en tren	7,45	7,27	7,12
Atención y amabilidad de los empleados	7,30	7,23	7,02
Seguridad ante agresiones, robos, etc.	7,17	7,17	6,75
Información ante incidencias del servicio	6,91	7,00	6,77
Amabilidad de los vigilantes	7,13	6,91	6,55
Espacio disponible dentro de los coches	7,01	6,86	6,73
Funcionamiento de ascensores	7,01	6,85	6,63
Funcionamiento de las escaleras mecánicas	6,75	6,74	6,27
Atención a reclamaciones y sugerencias	6,57	6,61	6,66
Temperatura y ventilación en los coches	6,56	6,56	6,10
Paradas anormales de los trenes	6,49	6,55	6,26
Temperatura y ventilación en las estaciones	6,70	6,54	6,32
Marcha silenciosa de los trenes	6,56	6,42	6,34
Tiempo de espera en andén	6,26	6,25	5,82
Funcionamiento de cancelas a bordo (ML1)	7,01	6,77	6,89
<b>ICP GLOBAL (25 asp.)</b>	<b>7,15</b>	<b>7,13</b>	<b>6,85</b>

NOTA: Ordeando de mayor a menor por el último estudio

## Calidad de servicio

Durante el año 2014 y debido a la mejora experimentada en la situación económica general respecto del año 2013, Metro de Madrid focaliza sus esfuerzos en potenciar la calidad del servicio que presta a sus clientes, para lo cual se diseña y desarrolla el Plan de Calidad, que tiene como principales objetivos mejorar la calidad del servicio, optimizando los recursos disponibles, de modo que permita lograr la mayor satisfacción posible de sus clientes.

**El Plan de Calidad** refleja el constante compromiso de Metro de Madrid con la mejora continua y la vocación de servicio.

El Plan de Calidad aborda los diferentes aspectos que configuran nuestro servicio, y que impactan directamente al viajero. Entre ellos destacan el confort (limpieza, tempe-

ratura y ventilación, o grado de ocupación); seguridad (prevención de siniestros); tiempo (horarios, frecuencias, fiabilidad o regularidad); atención al viajero (relación con el cliente, satisfacción o reclamaciones); accesibilidad (escaleras, ascensores y elementos de venta y peaje) o impacto ambiental (emisiones, ruido o consumos).

El Plan de Calidad abarca el horizonte temporal 2015-2017 y se compone de diversas acciones encaminadas a mejorar tanto la calidad del servicio producido como la percepción que de él tienen nuestros clientes, especialmente en los aspectos que nuestros consideran prioritarios.

A diciembre de 2014, el Plan de Calidad se compone de 40 acciones, con un impacto económico de 63,4 millones de euros, que se clasifican de la siguiente manera:

CRITERIO	Millones €	Nº ACCIONES
ACCESIBILIDAD	35,00	11,00
ATENCIÓN	0,10	2,00
CONFORT	4,50	7,00
INFORMACIÓN	0,00	2,00
SEGURIDAD	0,00	2,00
TIEMPO	20,30	13,00
VARIOS	3,50	3,00
<b>Total general</b>	<b>63,4</b>	<b>40</b>





Para gestionar adecuadamente la Calidad de Servicio, Metro de Madrid dispone de un **Sistema de Gestión de Calidad de Servicio**, que compara los valores de encuestas, reclamaciones e indicadores de calidad producida, obteniendo así un diagnóstico de los aspectos de servicio más críticos.

Una de las **fortalezas del sistema de calidad de servicio de Metro de Madrid reside en su enfoque a cliente y su continua actualización**. En este sentido en 2014 se ha hecho un especial esfuerzo por designar acciones de mejora del sistema, entre las cuales se encuentran las siguientes:

- ⊙ Inclusión de nuevos indicadores de medición en el criterio de tiempos
- ⊙ Desarrollo y mejora de los indicadores de calidad de servicio existentes
- ⊙ Inclusión de nuevos indicadores de medición en el criterio de seguridad

Adicionalmente durante el año 2014 se constituyó el **Comité de Calidad**, órgano responsable de promover y realizar el seguimiento de acciones que impacten positivamente en la calidad del servicio.

Entre las acciones que componen el Plan de Calidad y que han sido iniciadas en el año 2014 destacan las siguientes:

Acciones relacionadas con el criterio de **Accesibilidad**:

- ⊙ **El Plan de Escaleras:** materializado mediante nuevos contratos de mantenimiento en los que la compañía invertirá durante los años 2014, 2015 y 2016, un total de **18,8 millones de euros** en el mantenimiento y la mejora de las escaleras mecánicas. Los nuevos contratos que, recogen la totalidad de las escaleras que se mantienen por medios externos a Metro, se distribuyen por primera vez en cuatro lotes según las marcas. Además, incluyen nuevos estándares de calidad y exigencias para mejorar este servicio. Con estos nuevos contratos, aumenta en un 27% de media lo invertido en mantenimiento general de escaleras mecánicas mantenida por empresas externas. Estos contratos, suponen una inversión mayor que la que se venía realizando hasta ahora y, además, incluyen unos estándares de calidad y unas exigencias más altas que las que se establecían en los contratos anteriores. Uno de los aspectos más importantes en este sentido es que los contratos incluyen, además del mantenimiento a realizar, la sustitución de cadenas de

peldaños en casos de urgencia, lo que supondrá una importante reducción de este tipo de incidencias de, hasta ahora, larga duración.

Asimismo, se exige que la empresa encargada del mantenimiento disponga en todo momento de un stock mínimo de ciertos repuestos que se especifican en el contrato, para agilizar lo máximo posible la reparación en caso de producirse una avería y evitar un retraso por falta de repuestos. Además, se refuerza el control por parte de Metro del cumplimiento de los niveles de servicio, para lo que la compañía realizará auditorías con sus propios recursos y se ha aumentado la cuantía de las penalizaciones en caso de incumplimiento de calidad del servicio. Para medir el cumplimiento del servicio se tendrán en cuenta el tiempo de respuesta ante incidencias o averías, el tiempo de resolución de las mismas, la disponibilidad técnica de las escaleras y la fiabilidad de los equipos. En este nuevo contrato se han definido tanto indicadores de calidad del servicio como indicadores de calidad de los trabajos de mantenimiento realizado, fundamentados en los resultados de las auditorías del estado funcional de las escaleras.

Acciones relacionadas con el criterio de **Tiempo**:

- ⊙ **Mejora de las instalaciones:** Durante el verano se cortan las líneas 5,6 y 10 con el objetivo de reforma de la superestructura de vía lo que ha supuesto una mejora en la rapidez de viaje en tren así como en el confort de los viajeros.
- ⊙ **Mejora de fiabilidad** del material móvil: Esta medida incluye la sustitución de baterías en material 2000B, mejoras en las puertas y equipamiento ATP y reformas en los equipos SICAS lo que ha supuesto un aumento en la fiabilidad de los trenes y su consecuente impacto en la mejora del servicio.

Acciones relacionadas con el criterio de **Confort**:

- ⊙ **Reformas en el sistema de refrigeración** de los trenes 2000B lo que ha supuesto una mejora en la temperatura de los trenes de L5 especialmente en verano. Además se ha modificado la temperatura consigna de en los equipos de aire acondicionado de todas las series de trenes lo que ha supuesto una mejora considerable en la temperatura en el interior de los mismos.



- ◉ **Modificación de la programación de los ventiladores** de estación lo que ha producido una mejora en la temperatura de estaciones y calidad del aire.

## Certificaciones de los Sistemas de Gestión

Metro dispone en la actualidad de 9 Sistemas de Gestión certificados, que abarcan la gran mayoría de sus procesos operativos.

En 2014 se han renovado las certificaciones de los Sistemas de Gestión en Metro de Madrid. El equipo auditor externo ha destacado la **madurez** demostrada por Metro en la aplicación de las normas de referencia, el cumplimiento de los requisitos de forma cada vez más adecuada a las necesidades de nuestro servicio y la implicación de todas las personas que han intervenido en las auditorías.

Entre los principales motivos de madurez de los sistemas de gestión destacan:

- ◉ Establecimiento de objetivos
- ◉ Auditorías internas
- ◉ Revisión por la Dirección
- ◉ Medición de la satisfacción de los clientes
- ◉ Gestión de los riesgos
- ◉ Compromiso de mejora continua y cumplimiento de requisitos
- ◉ Fortaleza de los Sistemas pese a los ajustes de medios humanos y económicos

Los Sistemas de Gestión certificados han sido:

- ◉ SG Calidad de Servicio UNE-EN 13816
- ◉ SG Medioambiental UNE-EN ISO 14001
- ◉ SG Prevención Riesgos Laborales OHSAS 18001
- ◉ UNE-EN ISO 9001, 6 sistemas de gestión que aplican en:
  - SG Mantenimiento Material Móvil
  - Ingeniería
  - Logística
  - S. Desarrollo Aplicaciones
  - SG Mantenimiento Instalaciones
  - SG Prestación del Servicio

Además se realizó auditoría en ámbitos no certificados, por su responsabilidad en satisfacer requisitos para todos los sistemas de gestión. En concreto, se auditaron el Servicio de Formación (formación de personas y su evaluación) y el Área de Contratación (compra y evaluación de proveedores). ♦

## Atención al Cliente

Metro de Madrid, en el marco de su compromiso con el cliente, ha enfocado su estrategia de atención a la “gestión multicanal”, implementando un modelo de relación con el cliente a través de la integración de los diferentes canales, maximizando la eficiencia operativa y mejorando la experiencia de cliente.

Así, durante el año 2014 el **Centro Interactivo de Atención al Cliente ha atendido 191.485** contactos a través de los canales convencionales (teléfono, fax, correo electrónico), así como a través de otros canales multimedia (chat, navegación guiada o audio/video conferencia) y redes sociales.

Este Centro atiende directa y personalmente, en horario de 08.00 a 22.00 horas los 365 días del año, a todas las peticiones de información relacionadas con el servicio prestado por la Compañía (tarifas, accesos, horarios de servicio, frecuencias, objetos perdidos, accesibilidad, obras o incidencias en la Red). Asimismo, ofrece información sobre el trayecto óptimo entre dos puntos de la Comunidad de Madrid, incluyendo las alternativas en otros transportes públicos, y también la mejor oferta de ocio cercana al lugar que el cliente desee.

Dicho servicio se viene prestando desde el año 2002 y está certificado en la Norma 13816 desde 2003. En el último año, la valoración del servicio por parte de los clientes ha ascendido hasta los 8,26 puntos sobre 10, lo que supone un ligero incremento respecto al año anterior. El 87% de los encuestados opina que la atención recibida ha sido buena o muy buena.

Por su parte, los Centros de Atención al Cliente presenciales han atendido un total de 320.411 visitas. Durante el año 2014 se han abierto nuevos centros, que se unen a los de Vodafone Sol y Nuevos Ministerios, y en los que se integran las funciones habituales de atención al cliente con la realización de trámites relacionados con la Tarjeta de Transporte Público (TTP). En abril se pusieron en funcionamiento este tipo de centros integrados en las estaciones de Coslada Central, Móstoles Central, Fuenlabrada Central y Leganés Central.

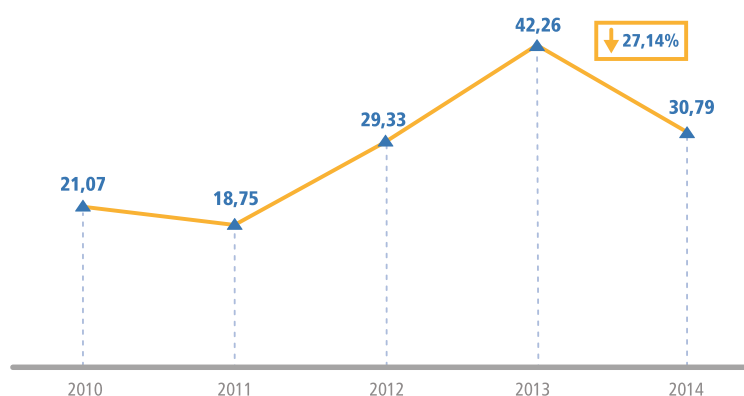
En el mes de octubre se produjo la integración con otros centros, ubicados en Nuevos Ministerios, Ciudad Universitaria, Avenida de América y Plaza de Castilla. Por último, en el mes de noviembre se implantó un nuevo centro en la estación de Atocha Renfe para poder cubrir la demanda creciente de los servicios relacionados con la Tarjeta de Transporte Público (TTP).

Por otro lado, en los centros de Vodafone Sol y en Nuevos Ministerios, además de facilitar información a los clientes, se comercializan productos relacionados con el turismo, como son los billetes turísticos, la MadridCard, eventos, visitas, etc., así como productos oficiales de Metro de Madrid.

La valoración de la encuesta realizada a los clientes que han visitado estas oficinas es de **8,63 puntos** (0,27 puntos por encima de la puntuación de 2013). El 85% de los encuestados opina estar satisfecho o muy satisfecho con los servicios prestados.

En cuanto a la gestión de reclamaciones, en 2014 se produce un descenso del 26,74% en el número de reclamaciones respecto al año anterior, recibiendo 17.274 frente a las 23.581 de 2013. Dicho descenso también se refleja en el número de reclamaciones por millón de viajes, pasando de 42,26 en 2013 a 30,79 en 2014.

### Nº de reclamaciones por millón de viajes 2010-2014







La causa con mayor número de reclamaciones en 2014 ha sido **"Funcionamiento de equipos de venta"**, con 1.700 (un 17% menos que en 2013), debido a incidencias relacionadas con el funcionamiento general del equipo en el momento de efectuar una operación. Su evolución a lo largo del año es constante, concentrándose en los primeros y últimos días del mes, fundamentalmente por la mayor utilización de las máquinas en esas fechas.

La segunda causa ha sido **"Frecuencia de trenes"**, con 1.473 reclamaciones, relacionadas con el servicio ofertado y los intervalos de los trenes. El aumento en los meses de verano fue motivado por el cierre de algunos tramos en diferentes líneas debido a obras de mejora de la Red. El número de reclamaciones recibidas por esta causa se ha reducido un 12% con respecto al año anterior.

**"Emisión de recibo"**, con 1.452 reclamaciones, ha sido la tercera causa, reduciéndose un 38% respecto a 2013. Las tipificaciones a esta causa tienen que ver con la solicitud de recibo por parte de los clientes, cuando al realizar una operación de carga de la tarjeta de transporte público en una máquina expendedora no se emite dicho recibo. Todas las líneas han visto reducido su número de reclamaciones en 2014, excepto Línea 12, que ha registrado un incremento del 11%, principalmente por las obras de mejora, que originaron suspensiones programadas del servicio durante los meses de verano. ♦

# Gestión Medioambiental

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 por una entidad externa acreditada entre los meses de septiembre y octubre de 2014, 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 de toda la organización.

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

- El esfuerzo demostrado en la impartición de acción de formación y sensibilización del personal (Ej. formación en manipulación de equipos con gases fluorados, formación y sensibilización de personal del área de Mantenimiento de instalaciones, Elaboración del Manual interactivo de gestión de residuos).
- El seguimiento del cumplimiento del mantenimiento de equipos de climatización y calefacción por parte de Metro de Madrid a los distintos subcontratistas, así como el registro de operaciones realizadas, recarga y recuperación de gases fluorados.
- El “Informe de Actividades en Materia de Gestión Medioambiental” que se elabora para que la Alta Dirección lleve a cabo la Revisión por la Dirección, en cuanto a la cantidad y calidad de la información recogida. Así como también las Actas del Comité de Seguimiento del Sistema de Gestión Ambiental.
- El esfuerzo realizado para mejorar el control de obras, a través de las inspecciones realizadas, así como del control documental (incorporación de anejo Gestión Medioambiental en proyecto y Plan de Gestión Ambiental de contratistas).

- La sistemática de evaluación de requisitos legales, en cuanto al detalle de los requisitos identificados, así como también a la implicación de las distintas áreas/servicios de la organización en su cumplimentación.
- Las actividades de asesoramiento ambiental interno para trabajos/proyectos exteriores, a pesar de que actualmente dicha actividad no sea objeto del alcance del certificado.

El compromiso ambiental de Metro de Madrid se traduce, además de a través de las iniciativas puestas en marcha dentro del Plan de Optimización 2012-2015 para minimizar el consumo energético, en la implantación de diversas medidas encaminadas a la reducción del impacto de la Compañía sobre el entorno.

Así, tras la evaluación la efectividad de las medidas adoptadas en materia de ahorro energético, que han resultado ser satisfactorias, consiguiendo una reducción del consumo de energía del 4,63% con respecto al 2013.

Durante 2014 se ha dado continuidad a la **Campaña de sensibilización ambiental en materia de ahorro de agua** enmarcada en el Plan de Gestión Sostenible del Agua 2010-2013: instrumento que incluye medidas contenidas en Programas de Gestión, de Ahorro, de Eficiencia, y de Control y Seguimiento del Plan con el objetivo de minimizar el consumo de agua. Así pues, este año se ha lanzado la propuesta de adherirse a distintas actividades de voluntariado ambiental a los empleados de Metro; entre ellas, destaca la participación en la carrera EcoRun. Esta iniciativa se ha celebrado con motivo del Día Mundial del Medio Ambiente, promovida por el Premio Príncipe de Asturias de los Deportes, con el objetivo de sensibilizar a la población acerca de valores medioambientales, así como captar fondos para el desarrollo de proyectos de diferentes organizaciones no gubernamentales españolas que luchan contra el cambio climático.

En esta línea, se ha realizado un estudio basado en encuestas a los distintos departamentos dado el elevado consumo de agua del depósito de Canillejas, que supone un 29% del total de Metro. Este estudio se ha completado mediante lecturas del contador general del depósito en diferentes horarios, lo que ha llevado a desglosar el consumo estimado de las diferentes actividades.

Por otro lado, se ha llevado a cabo la Campaña de control de aspectos ambientales en los ámbitos de ruidos, emisiones, vertidos y suelos; habiéndose obtenido en todos los casos resultados satisfactorios.

En cuanto al control ambiental de empresas contratadas, en 2014 se ha elaborado un documento base de inspecciones ambientales a acopios de residuos y zonas de trabajo de contratistas que ejecutan obras para Metro. De esta forma se ha verificado en un gran número de obras desarrolladas ese año que los contratistas desarrollan sus trabajos con un adecuado comportamiento ambiental bajo las pautas que les son transmitidas y en cumplimiento de la legislación vigente.

También se ha comenzado a utilizar una nueva herramienta informática para mejorar la comunicación y el intercambio de documentación ambiental de obligado cumplimiento por parte de contratistas en la ejecución de obras.

A lo largo de este año se ha participado en el proyecto de Asesoramiento y Asistencia Técnica a la explotación de la línea 2 del Metro Lima y Callao. En concreto se ha analizado documentación como el Estudio de Impacto Ambiental y Estudios Definitivos de Ingeniería de Patios Taller y varios pozos de ventilación.

Por segundo año consecutivo se ha renovado el convenio de colaboración entre Metro de Madrid y el Sistema Integrado de Gestión (o SIG) de reciclaje de lámparas implantado en 2013. Así pues, gracias a la gestión de los residuos de fluorescentes que genera, Metro de Madrid ha conseguido ahorrar más de 2.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

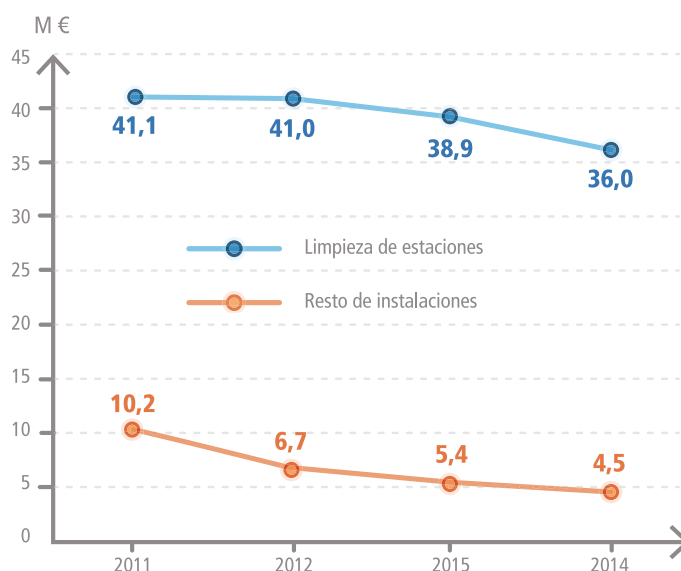
Al mismo tiempo, se continúa realizando acciones de sensibilización y concienciación ambiental dirigidas a la plantilla y/o al conjunto de la sociedad como:

- La impartición de charlas específicas sobre gestión medioambiental en la Semana de la Ciencia para el público interesado así como sesiones formativas de sensibilización medioambiental en sesiones de mañana, tarde y noche a 214 trabajadores, que han supuesto el 3,5% de la plantilla.
- Publicación de un libro electrónico sobre Sensibilización Medioambiental a través de la intranet en el que se hace extensiva la información de las charlas

presenciales impartidas a cualquier trabajador que de forma voluntaria, quiera acceder.

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, en el año 2014 se han seguido la línea iniciada en 2013 optimizando los costes asociados a Limpieza de estaciones e instalaciones, consiguiendo a lo largo del 2014 ahorros en la facturación del 8.5% respecto el año 2013 y del 15.1% respecto el 2011. Esto se ha conseguido por la disminución controlada de frecuencias iniciada en 2013, así como por los procesos de contratación que se han concluido en 2014.



Por último, respecto al trabajo de jardinería durante el año objeto del informe, se han plantado 32 nuevos ejemplares y se ha inventariado los elementos de riego existentes. Así mismo, se han realizado las siguientes operaciones: 15 abonados, 137 desbrozados, 28 entrecavados, 261 limpiezas, 41 podas, 63 siegas, 7 tratamientos fitosanitarios y 234 inspecciones.

### 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 humano, incluida la industrial.



Metro de Madrid consumió en 2014 un total de 277.826 m<sup>3</sup> de aguas procedentes, en su totalidad, del Canal de Isabel II, entidad suministradora en la Comunidad de Madrid. La cifra de consumo es cerca de un siete por ciento menos que en 2013 y hay que destacar que se ha reciclado un volumen de agua cercano a los 2.900 metros cúbicos en 2014, lo que supone un porcentaje de reutilización del agua para el lavado de trenes en instalaciones automáticas superior al 34 por ciento.

### Cálculo de la huella de carbono

Aunque el transporte es uno de los sectores que más contribuye a las emisiones de CO<sub>2</sub>, Metro de Madrid se encuentra a la vanguardia de sensibilización medio ambiental adquiriendo el compromiso de reducir de forma sustancial sus emisiones a la atmósfera como consecuencia del consumo energético.

A lo largo de 2013 Metro de Madrid emitió a la atmósfera tres veces menos gases de efecto invernadero (GEI) de los que habrían generado sus viajeros si se hubieran desplazado en sus vehículos particulares.

El de Madrid es el primero operador de metro a nivel nacional que calcula sus emisiones de GEI y, un año más, publica los resultados de su Huella de Carbono corporativa.

El cálculo de ésta incluye no solo las emisiones directas de fuentes propiedades de la empresa (alcance 1) sino

también aquellas indirectas, como las procedentes del consumo eléctrico, de agua, de los desplazamientos de sus empleados a los centros de trabajo o de sus proveedores (alcances 2 y 3).

El indicador más común para determinar las emisiones de los transportes públicos mide la cantidad de emisiones por cada viajero y kilómetro recorrido. De esta forma, los cálculos de 2013 cifran la Huella de Carbono de Metro en 44,61 gramos de CO<sub>2</sub> equivalente por viajero y kilómetro.

### El medio de transporte más 'verde'

De acuerdo a la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el automóvil privado es el medio de transporte más contaminante en áreas urbanas por persona. El principal problema es la baja cantidad de ocupantes de los vehículos (que en promedio se ubica en 1,3 por recorrido).

Otras entidades medioambientales como la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC) o el británico Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) publican indicadores que permiten afirmar que Metro de Madrid se sitúa como un medio de transporte menos contaminante que otros como el coche (189,1 grCO<sub>2</sub>eq/km), la motocicleta (118,1 grCO<sub>2</sub>eq/km), el autobús (82,81 grCO<sub>2</sub>eq/viajero•km) o el propio metro de Londres (63,61 grCO<sub>2</sub>eq/viajero•km).



La evolución de las emisiones a la atmósfera, medidas en toneladas de Co2 equivalente (tCO2 eq), desde 2010 hasta 2014 se resume en el siguiente cuadro:

Alcances	ÁREAS	2010	2011	2012	2013
Alcance 1	Flota de vehículos	537,53	163,12	509,71	526,94
	Gasóleo B (dresinas)	316,41	310,1	241,55	230,07
	Gas natural	5.829,09	5.532,78	5.532,78	4.658,38
	Gasóleo C	461,32	281,34	376,65	256,65
Alcance 2	Electricidad AT	152.941,40	200.213,09	213.965,65	150.414,83
	Electricidad BT	5.246,90	3.621,94	4.380,21	3.296,32
Alcance 3	Consumo de agua	191,06	179,34	144,15	156,85
	Desplazamientos de negocios				
	Avión y tren	194,16	114,42	160,86	325,06
	Taxis	22,76	19,54	6,89	8,99
	Vehículos privados	106,4	94,84	54,64	40,26
	Estancias en hotel	4,83	2,54	1,62	1,7
	Desplazamientos in itinere				
	Desplazamientos hogar-trabajo	7.423,13	7.822,48	8.151,73	14.528,62
	Autobuses internos en ruta	1.042,87	857,05	705,66	641,31
	Autobuses sustitutivos EMT	64,23	241,22	555,33	0
	Proveedores				
	Obras	7.174,58	1.014,71	611,57	643,09
	Servicios	1.413,52	5.798,45	5.415,28	2.233,41
	Suministros	2.872,28	28,92	1.022,41	242,28
	Residuos				
	Residuos peligrosos	12,44	15,16	14,74	9,87
	Residuos no peligrosos	951,14	819,9	48,37	41,36
<b>Emisiones totales (tCO2e)</b>		<b>186.806,05</b>	<b>227.130,94</b>	<b>241.899,78</b>	<b>178.256,00</b>

(Actualmente se está calculando la huella de carbono correspondiente al año 2014)

	2010	2011	2012	2013
Alcance 1 y 2	165.332,65	210.122,37	225.006,54	159.383,19
Alcance 3	21.473,40	17.008,57	16.893,24	18.872,81
<b>Total</b>	<b>186.806,05</b>	<b>227.130,94</b>	<b>241.899,78</b>	<b>178.256,00</b>

## 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.

En el año 2014 se ha mantenido la línea de 2013, reciclando 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, a la existencia de 13 puntos limpios llamados ATR (Acopio Temporal de Residuos), ubicados en los recintos de Mantenimiento, desde donde se gestionan actualmente más de 1.500 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 último año la cantidad de residuos industriales generados se ha mantenido en el mismo porcentaje de reducción del año pasado respecto a los históricos, esto es, en torno a un 5%. ♦

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Residuos peligrosos</b>						
Eliminación	237,74	217,06	115,43	189,04	30,13	11,79
Valorización energética	2,22	0,82	1,12	37,83	-	312,63
Reutilización/Reciclado	182,59	135,26	172,06	192,6	278,49	159,91
<b>Residuos no peligrosos</b>						
Eliminación	381,88	356,58	216,91	108,49	11,28	12,89
Valorización energética	-	-	-	29,72	81,07	104,94
Reutilización/Reciclado	946,22	757,96	1.213,52	1.042,80	1.107,83	1.146,32
<b>Total (ton)</b>	<b>1.750,65</b>	<b>1.467,68</b>	<b>1.719,04</b>	<b>1.600,48</b>	<b>1.508,80</b>	<b>1.264,14</b>



# Seguridad y Protección Civil

## Seguridad

Las principales acciones realizadas que se pueden destacar en el Servicio de Seguridad son las siguientes:

Se ha elaborado la primera parte del Plan Director de Seguridad para el período 2014-2015 que establece, en base al análisis de riesgos, como planificar, implantar y gestionar la Seguridad, creando un marco de trabajo adecuado para esta materia.

Con la implantación del nuevo sistema de vigilancia de todos los servicios de Metro de Madrid basado en objetivos, durante este año y medio, se ha cumplido satisfactoriamente con los criterios establecidos en el contrato.

Siguiendo con la ejecución de los contratos de los servicios de vigilancia adjudicados en el pasado año, el gasto en el 2014 ha sido de 48.114.640€, produciéndose un ahorro con respecto al año 2013 de 5.858.946 €.

Por otro lado, en coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, se ha incrementado la colaboración con la Brigada Móvil de Transporte de la Policía Nacional, realizando acciones conjuntas en el ámbito operativo y en la gestión administrativa y documental de las denuncias presentadas por Metro de Madrid. Hay que destacar que para facilitar la labor de la policía, y fruto de esa colaboración, se les ha proporcionado 830 CD's para la investigación de hechos delictivos.

En relación a la intervención, se han implantado nuevas rutas de intervención con el objetivo de optimizar el servicio y se han establecido unos criterios mínimos para mejorar su eficacia. Ha aumentado en un 28% el número de viajeros intervenidos en el 2014 y, por otro lado, el Índice de Fraude Intervenido ha sido de un 2,09%. Asimismo, se ha publicado a finales de año, el concurso para la adquisición de 160 terminales de inspección y desarrollo de la aplicación de intervención de la TTP-Tarjeta de Transporte Público del CRTM.

Cabe destacar la estrecha colaboración que se ha llevado a cabo desde Metro con los servicios externos de emergencia, cuyos resultados se resumen en el cuadro adjunto:

### La seguridad en cifras

Incidencias Totales	2014	2013	% diferencia	Media mensual 2014	Mediav-mensual 2013
Recursos Externos					
Policía Nacional	11.043	7.944	39,01%	920	662
Policía Local	1.161	1.002	15,87%	97	84
Guardia Civil	44	148	-70,27%	4	12
SAMUR	4.817	4.637	3,88%	401	386
Bomberos	155	121	28,10%	13	10



## Protección Civil

La compañía tiene entre sus objetivos en materia de seguridad la realización de simulacros como mecanismo de verificación y mejora de los actuales procedimientos ante emergencias de los planes de emergencia y autoprotección vigentes. Por ello, se han realizado durante el 2014 cuatro simulacros en distintas instalaciones de Metro, siendo activados los recursos internos y externos (Bomberos, SAMUR-Protección Civil SUMMA, Policía Municipal, Policía Nacional, Madrid 112).

Para cubrir la diferente casuística, se ha realizado un simulacro por cada tipo de instalación representativo de la Red: Estación, túnel, depósito de trenes y edificio de oficinas que es la sede central.

Durante este año, se ha desarrollado un plan de acción de alcance interanual para la actualización de los planes de emergencia y autoprotección existentes, según el R.D. 393/2007 "Norma Básica de Autoprotección", que se ha materializado mediante la redacción de un pliego de prescripciones técnicas para la licitación de los trabajos necesarios.

Además, se ha elaborado e implantado un nuevo Plan de Emergencias en la sede social, sita en la calle Cavanilles 58, recinto constituido por 6 edificios.

En el 2014 se ha procedido a implantar las bases, para la creación de un sistema de gestión corporativo de la autoprotección en Metro de Madrid, para lo que se ha elaborado el proceso corporativo de gestión de planes de autoprotección; permitiendo con ello mantenimiento de la eficacia en la realización de los citados Planes de Autoprotección y su actualización.

También se han marcado los nuevos estándares y metodología en la realización de informes de análisis de incidentes del ámbito de la Protección Civil, que se vienen realizando con el ánimo de mejorar la gestión de las emergencias producidas en la Red.

Durante 2014, se han gestionado 465 consultas, sobre asesoramiento técnico, representando un incremento de un 64% respecto a las recibidas en el pasado año 2013. Se ha participado en la preparación de la oferta técnica, sobre la Asistencia Técnica para la Operación del Proyecto "Línea 2 y Ramal Av. Faucett - Av. Gambetta de la Red Básica del metro de Lima y Callao (Perú)", de la que Metro de Madrid ha sido finalmente adjudicatario.

Desde el Servicio de Protección Civil se realiza la gestión de las inspecciones y mantenimiento de las instalaciones de protección contra incendios (PCI) de Metro de Madrid, para dar cumplimiento al R.D. 1942/1993 "Reglamento de Instalaciones de Protección Contra Incendios". se han realizado 75.169 operaciones de mantenimiento preventivo sobre los 24.792 equipos de PCI que el Servicio de Protección Civil gestiona.

Como continuación al proceso de optimización económica y mejora de la gestión del mantenimiento, durante el 2014 se ha producido un ahorro para Metro de 0,61 millones de euros, en este concepto.

En relación a la formación, se ha realizado una formación de refresco al personal de estructura de emergencias del recinto de Loranca, cuya eficacia pudo comprobarse con el posterior simulacro realizado en este recinto.

Además, más de 100 bomberos del Ayuntamiento de Madrid, han recibido formación sobre las instalaciones principales con energía eléctrica en Metro que pudieran presentar riesgo eléctrico en caso de intervención, como subestaciones, centros de transformación, cuartos de baja tensión, línea aérea y trenes.

Las sesiones de formación a los bomberos, tanto del Ayuntamiento de Madrid como de la Comunidad y de otros municipios de la región, se llevan a cabo en Metro desde hace más de 20 años y por ellas han pasado ya cerca de 3.300 agentes. Además de las instalaciones eléctricas de estas últimas jornadas, en anteriores ocasiones se han realizado sesiones formativas sobre medios de protección contra incendios y evacuación en estaciones, rescate en ascensores, aula de fuego y puesto de mando. ♦



## Seguridad en la Circulación Ferroviaria

En 2014, Metro de Madrid mantiene su línea de compromiso con la Seguridad Ferroviaria, como pilar fundamental en la política de Responsabilidad Social Corporativa de nuestra Compañía, para lo que durante este año, se han desarrollado entre otras, las siguientes actividades:

- Cálculo y análisis de Indicadores de Seguridad Ferroviaria, cuya presentación se realiza mensualmente en el Consejo de Administración de la Compañía.
- Implantación de nuevas normativas de seguridad (Normativa Interna de Circulación y Normas Internas para la Seguridad de los Agentes en relación con la Circulación) que recopilan y actualizan las anteriormente existentes.
- Creación de la Comisión Técnica de Seguimiento, que tiene como finalidad el mantener permanentemente actualizadas las normativas de seguridad, en función de las necesidades o cambios tecnológicos que se produzcan.
- Desarrollo de procedimientos encaminados a reforzar la seguridad ferroviaria.
- Desarrollo y ejecución de un plan de Inspecciones orientadas a verificar el cumplimiento de diferentes aspectos de las normativas de seguridad en la circulación.
- Diseño y ejecución de acciones formativas enfocadas a la mejora de la cultura de seguridad, mediante la concienciación y sensibilización del personal relacionado con la circulación. ♦



# Proyectos Informáticos

Durante 2014 se han desarrollado, entre otros, los siguientes proyectos en materia de tecnologías de la información:

## Robustecimiento de servicios críticos

En 2013, el Área de Sistemas de Información, decidió robustecer aún más los servicios de correo y de datos de los que se dispone, para minimizar ocurrencia de incidentes o si estos se producían, que la recuperación fuera más rápida. Por ello se planteó el reto de buscar una solución tecnológica con la premisa de que el coste de la acción fuera lo más moderado posible y tratando asimismo de rentabilizar inversiones ya realizadas.

Las principales acciones que se acometieron tuvieron que ver con la mejora de sus componentes, como:

- **El entorno de almacenamiento:** Se aumentó la capacidad de las cabinas ubicadas en los recintos Centro de Tecnologías de la Información (CTI) y Centro de Continuidad del Servicio (CCS), para mantener dos copias totalmente sincronizadas de los datos entre ambos Centros de Procesamiento de Datos (CPDs) y con mejores métodos para proteger los datos frente a errores, centralizando y reorganizando los datos en dichas dos únicas ubicaciones.
- **El correo electrónico:** Se migró la antigua versión de correo electrónico corporativo a Microsoft Exchange 2013. Aparte de las mejoras técnicas (creación de un entorno distribuido de correo electrónico, en CTI y CCS) y de gestión incorporadas en esta nueva versión, con esta migración se ha incrementado sustancialmente el tamaño de los buzones de correo, llegando en algunos colectivos hasta los 8 GB de capacidad.
- **El clúster de datos:** Se instalaron nuevos servidores para datos en el CTI y CCS para permitir que ante una eventualidad en uno de ellos, tales como una pérdida de suministro eléctrico prolongado, una avería grave en el almacenamiento o servidor de datos, un fallo de comunicaciones, etc. se pueda seguir prestando el servicio de datos.

## Portal “Los clásicos del Metro”

Respondiendo a la petición del Área de Comunicación y Responsabilidad Social Corporativa, motivada en parte por la importante salida de personal de Metro producida a primeros de año, se creó el portal “Los clásicos del Metro” para facilitar que antiguos empleados puedan seguir vinculados tanto a la empresa como entre ellos mismos. Para la implementación de este sitio se ha utilizado la herramienta Wordpress.



## Migración de X.25 a TCP/IP para las transacciones de pago electrónico

Siguiendo las recomendaciones de las entidades bancarias y los procesadores de operaciones entre las mismas y las empresas, se ha cambiado la norma de comunicaciones utilizada para las transacciones de venta de títulos de transporte mediante pago con tarjetas de crédito/débito. El estándar utilizado desde el comienzo del funcionamiento de pago electrónico era X.25. Una vez establecidas las condiciones de seguridad y funcionamiento necesarias, a partir del día 22 de abril de 2014 todas las operaciones de pago electrónico son realizadas utilizando el estándar TCP/IP.

## Renovación de terminales de control de presencia

Para la gestión de control de presencia y accesos de Metro, se utiliza un sistema que recoge los fichajes realizados en los terminales repartidos por los diferentes recintos de la empresa, familiarmente conocidos como relojes de fichar.



La mayoría del parque de terminales disponible en Metro fue adquirido hace más de 15 años, lo que genera un alto número de incidencias y por lo que en ocasiones no es posible encontrar repuestos. Por este motivo, se inició en 2013 un proyecto de renovación progresiva de estos equipos. Durante el 2014 se han sustituido 22.

### **Ampliación de servidores para recarga de TTP**

El Área de Sistemas de Información está encargado del mantenimiento del servicio de gestión y administración de la plataforma que, entre otras cosas, posibilita la recarga de títulos en las Tarjetas de Transporte Público (TTP). Este servicio se presta con servidores equipados con tarjetas criptográficas HSM (Hardware Security Module), además de otros componentes.

Se adquirieron y fueron puestas en producción 6 nuevos servidores a añadir a los 4 ya existentes. Este hecho fue motivado por dos razones principales: La primera tiene relación con el aumento de los requerimientos de proceso de las nuevas versiones software en las tarjetas HSM y, la segunda, para evitar que las tarjetas criptográficas instaladas en cada servidor alcanzaran su máxima capacidad y generaran por ende bloqueos de operaciones e incidencias.

### **Migración del Sistema de Gestión Documental de Calidad (Platón)**

Desde el año 2003 se dispone de un sistema de gestión documental, denominado Platón, cuyo fin principal es soportar los procesos de creación, aprobación, control de cambios y publicación de los documentos asociados a la gestión de la calidad, sirviendo de repositorio a los mismos. El sistema ha ido evolucionando y personalizándose para cubrir los diversos procesos de negocio de la empresa, siendo utilizado por aproximadamente el 39% de la plantilla para el desempeño de sus funciones en la empresa.

Por su importancia, extensión, uso y para dar respuesta presente y futura a los departamentos usuarios, se optó por realizar una evolución tecnológica del sistema para asegurar su continuidad funcional así como, su adaptación

al nuevo modelo de licenciamiento, que permite ahora el crecimiento del número de usuarios sin costes económicos adicionales, siendo ambos aspectos ventajas inestimables

### **Implantación de la Plataforma de Gestión de Dispositivos Móviles**

En el año 2014, ante el aumento de las capacidades, prestaciones y posibilidad de utilización de los dispositivos móviles y su creciente integración en el ámbito laboral, se ha implantado una plataforma de gestión de dispositivos móviles (MDM según sus siglas en inglés) orientado a la administración, aseguramiento y monitorización de los dispositivos, a la protección de la seguridad de la información corporativa que pueda ser accesible desde los mismos, y, quizás lo más importante, a proporcionar funcionalidades de sistemas corporativos a través de este tipo de dispositivos.

### **Migración del Directorio LDAP de Autenticación de Usuarios a una Solución OpenSource**

El acceso a las aplicaciones corporativas, que operan 24 x 7 los 365 días del año, es uno de los aspectos esenciales para asegurar la disponibilidad y la seguridad de las mismas y de la información. A tales efectos, se dispone de los mecanismos apropiados para la autenticación y autorización de los usuarios al acceder a las aplicaciones.

LDAP (en castellano Protocolo Ligero / Simplificado de Acceso a Directorios) es un protocolo que define la forma de acceder a la identificación de los usuarios y los permisos que tienen en las aplicaciones que utilizan.

En este sentido, partiendo de un doble objetivo, por un lado desde una perspectiva más técnica, de evolución tecnológica, adaptación del modelo de licenciamiento y de vida útil de los productos y de otro lado, desde un punto de vista más económico, de ahorro y eficiencia en costes, se ha migrado la plataforma existente a una solución de código abierto (OpenSource) que mantiene la funcionalidad necesaria cumpliendo con los objetivos marcados.





## Integración de terminales móviles en la plataforma informática cliente

Se ha llevado a cabo la integración de los dispositivos móviles Smartphone y Tablet, de diversos fabricantes y Sistemas Operativos (Android, IOS) en la plataforma informática cliente de Metro de Madrid.

Se han realizado las configuraciones necesarias en los sistemas de la plataforma para habilitar, en este tipo de dispositivos, funcionalidades corporativas tales como el correo electrónico, conexión VPN, conexión remota a equipos corporativos, implantación de códigos de bloqueo de seguridad, conexión WIFI, token software VPN (Red Privada Virtual), navegación web por proxy, tratamientos de archivos Microsoft Office y Adobe Acrobat en formato pdf, así como la búsqueda, homologación, distribución e instalación de diversas aplicaciones móviles (apps) públicas y corporativas.

## Proyecto Migración a Windows 7

Tras la comunicación por parte de la empresa Microsoft de la finalización el 8 de abril de 2014 del soporte para Windows XP SP3 y Office 2003, desde el Área de Sistemas de Información se ha realizado la migración a Windows 7 y a Office 2010 en 2.800 equipos. Esto implicó asimismo la sustitución de 409 equipos de sobremesa y 151 portátiles, además de múltiples periféricos y paquetes de software que no ofrecían compatibilidad con dichas versiones y evitar riesgos de seguridad en los puestos cliente ante dicha pérdida de soporte.

## Gestión de Impresión Optimizada (GIO)

Siguiendo el encargo del Comité Ejecutivo de Metro de Madrid efectuado en el año 2013 para una mejor gestión del equipamiento de impresión existente, durante el año 2014 se ha continuado extendiendo las medidas de ahorro definidas sobre los diferentes emplazamientos de Metro de Madrid, estando previsto completar todas las localizaciones en el año 2015.



Estas medidas están promoviendo:

- Aplicar servicios de monitorización, control y auditoría
- Consolidar al máximo los dispositivos, reduciendo el número de dispositivos, reorganizando la distribución de los mismos en diferentes localizaciones y racionalizando el uso de equipos de color / A3.
- Unificar el número de fabricantes y proveedores de servicio.
- Enviar informes de impresión a responsables y a RRHH.
- La implantación de políticas de impresión y autorizaciones.
- Una gestión proactiva de consumibles.

## Printeo

Complementariamente al GIO, fue puesta en marcha la herramienta Pulsar MPxP (PrintEo), que permite una monitorización en tiempo real del estado de los equipos de

impresión responsabilidad del Área de Sistemas de Información, reemplazando los consumibles de forma proactiva antes de que quede fuera de servicio el equipo. Esta utilidad no es aplicable sobre impresoras multifuncionales.

- **Dispositivos de impresión:** Con esta medida se ha conseguido tener constancia de aquellas alarmas que se producen en los dispositivos de impresión permitiendo una atención temprana y una solución de la misma, todo ello de forma totalmente transparente para los usuarios de Metro.
- **Notificaciones:** Permite la monitorización diaria de los niveles de consumibles de cada una de las impresoras y fotocopadoras del parque de distintas marcas existente, recibiendo de forma automatizada las alertas de necesidades, lo que permite atender y prever su falta antes de que esta se pudiese llegar a producir, todo ello en tiempo real.



## Equipamiento informático para los Puestos de Venta de las TTP

Tras el requerimiento realizado por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) a Metro de Madrid, a finales del 2014 el Área de Sistemas de Información se ha hecho cargo de provisionar, atender y mantener, asumiendo tanto el modelo de gestión del CRTM como los costes de adquisición y explotación asociados, el equipamiento informático (ordenadores y periféricos) de la totalidad de los Puestos de Venta de las Tarjetas de Transporte Público (TTP) ubicados en la red.

## Implantación del Sistema de Reclamaciones en el Área de Sistemas de Información

Se ha puesto en marcha un sistema que permite al Área gestionar las reclamaciones sobre el servicio que presta a los usuarios finales de Metro de Madrid.

Cuando se provee un servicio informático, se establece una interacción con los usuarios del mismo. Esta relación se inicia desde el primer contacto que se establece entre usuario y personal técnico, se mantiene durante el

transcurso de la prestación y finaliza cuando se responde al usuario, teniendo en cuenta que la satisfacción del mismo no sólo va a depender de la solución a nivel técnico sino de cómo se comunique. Todas estas fases de la relación del servicio son ámbito de este sistema

## Gestión de Expedientes de Consultivo de Asesoría Jurídica

Se ha desarrollado, con la colaboración de un equipo externo, una aplicación informática para la Gestión de Expedientes de Consultivo 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 recibir, gestionar, consultar y archivar una gran cantidad de documentación heterogénea tanto de departamentos de Metro como de terceros. Los documentos están desde su recepción disponibles, correctamente clasificados y archivados para poder desarrollar de forma eficiente las tareas relativas a los asuntos de Consultivo.





### **Implantación de dos nuevas aplicaciones para la automatización de la gestión de los ingresos según las Instrucciones de Contratación y posterior solicitud de facturación.**

Personal interno del Área de Sistemas de Información han desarrollado la mayor parte de las funcionalidades de dos nuevas aplicaciones de WorkFlow, sobre el sistema corporativo SAP R/3, que permiten:

- ⊙ Realizar la gestión de los trámites necesarios hasta la formalización de los contratos de ingresos siguiendo el procedimiento marcado por las Instrucciones de Contratación.
- ⊙ Realizar la solicitud de facturación de los contratos de ingresos al Servicio de Contabilidad y Control de Gestión.

### **Implantación de una nueva utilidad para el Centro Interactivo de Atención al Cliente.**

Se ha adquirido y realizado gran parte de las actuaciones conducentes a implantar una nueva herramienta para el Centro Interactivo de Atención al Cliente (CIAC), la cual proporcionará funcionalidades más eficientes y acordes con la tecnología y necesidades vigentes en la actualidad.

Así, se mejorará la interacción con los clientes, al posibilitar contactar con el CIAC desde cualquier tipo de dispositivo (ordenador personal, Smartphones, Tablets) y canales de comunicación (redes sociales, voz IP, etc.).

### **Implantación de una nueva herramienta de Gestión de información Geográfica**

Se ha adquirido, ajustado e implantado una nueva aplicación para gestionar la información topográfica, cartográfica y/o georeferenciada (infraestructura de túneles, perfiles, estaciones, depósitos, cocheras, pozos de ventilación, galerías de cables, subestaciones eléctricas, salidas de emergencia, etc.), proporcionando un mejor y gran soporte técnico a las actividades desarrolladas en los ámbitos de Obras, Vía, Ingeniería de Instalaciones, Control y Telecomunicaciones y, Protección Civil.

### **Adaptación de la aplicación corporativa de gestión de la Nómina a la nueva normativa de la Tesorería General de la Seguridad Social.**

Se han realizado, exclusivamente con personal propio, los desarrollos necesarios para la adaptación del proceso de liquidación de la nómina al nuevo Sistema de Liquidación Directa de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) que, partiendo de los datos asociados a cada trabajador –identificativos, de cotización y recaudación– permitirá a la TGSS calcular las liquidaciones en el periodo en curso. Esto ha supuesto realizar un primer cambio procedimental y técnico muy importante para pasar de periodo diferido a periodo en curso y un segundo cambio relacionado con el diseño y creación de un nuevo recibo de nómina.

### **Desarrollo de una nueva Aplicación de Catálogo de Residuos en el Portal del Empleado.**

Fueron ejecutados los trabajos tendentes a poner en producción un nuevo aplicativo, ubicado en el Portal del Empleado, que facilita a todos los empleados de Metro la correcta gestión en cuanto a separación, clasificación y acondicionamiento de los residuos que se producen durante la actividad diaria. Esta acción está en línea con el compromiso de nuestra compañía con el cuidado del medio ambiente.



### **Proyecto del nuevo Gestor de las Reclamaciones Oficiales.**

En este año 2014, atendiendo una petición cursada desde el actual Servicio de Atención al Cliente y Comercial, se ha iniciado el proyecto de sustitución de la actual aplicación destinada a gestionar las Reclamaciones Oficiales que se reciben en Metro de Madrid, por una nueva herramienta que cuenta no sólo con las funcionalidades actuales sino



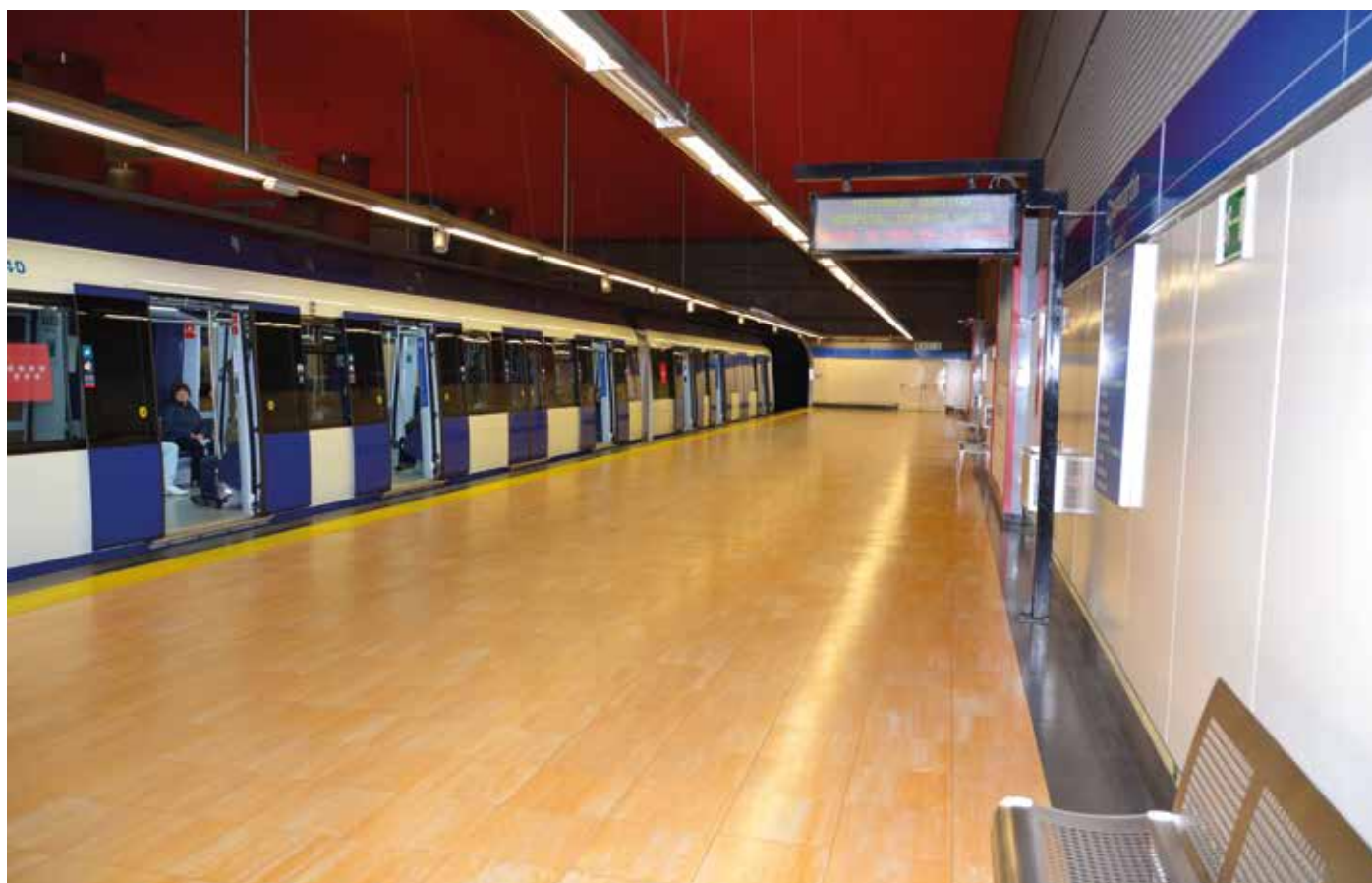
que también permitirá a partir de los primeros meses de 2015:

- Reducir significativamente el tiempo de gestión existente, mediante automatizaciones en la asignación, clasificación y priorización de las reclamaciones hechas por nuestros clientes.
- Mejorar el tiempo y la calidad de la respuesta ya que se evitan impresiones y envíos de papel entre ubicaciones y existen alertas que avisan cuando se sobrepasa el tiempo establecido.
- Generar ahorros económicos consecuencia de minorar los mencionados, uso de papel y tiempos de gestión.

## Desarrollo de aplicaciones corporativas para dispositivos móviles

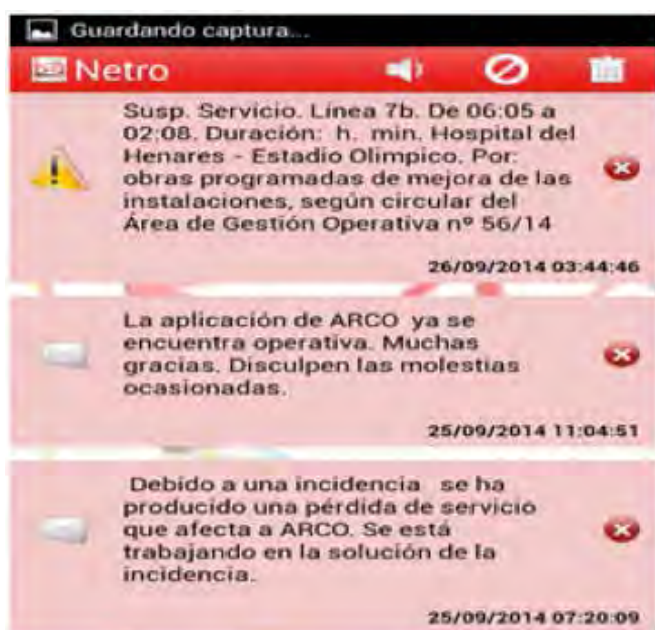
En este apartado se han venido desarrollando numerosas funcionalidades para los dispositivos Smartphone (Android, IOS, Windows Phone y BlackBerry) así como para los Tablet/ iPad, para atender las crecientes demandas tanto por parte de nuestros clientes como por parte de distintos departamentos internos, mejorando la información, aumentando los ahorros e incluso posibilitando ingresos por publicidad.

- **App Oficial de Metro de Madrid para móviles y tabletas:** Esta aplicación ha alcanzado las 500.000 descargas entre los sistemas Android e IOS desde su nacimiento en el año 2012. Durante el presente año han sido incorporados más contenidos y mejoras, como el cálculo de trayectos, información corporativa y de tarifas, cálculo dinámico de tarifas, estado de las líneas en tiempo real, noticias de interés para el viajero, multi-idioma (además de castellano, en inglés,



francés, alemán y chino). Por vez primera, se obtienen ingresos comerciales ya que la app permite la inserción de contenidos publicitarios.

- **NETRO:** (Notificaciones Push de Metro de Madrid), desarrollo en forma nativa en Android, IOS y Windows Phone, nacido con la pretensión de sustituir todos los envíos por mensajería tradicional SMS a teléfonos corporativos, emitidos actualmente por los distintos departamentos, por mensajes gratuitos Push; además de poner a disposición este nuevo canal para nuevos mensajes y/o nuevos emisores, haciendo así residual en el corto plazo el consumo de SMS lo que conllevará un sustancial ahorro. Existe una variante denominada NETRO Incimov, que se emplea para que las incidencias de la explotación, antes enviadas mediante SMS desde la herramienta Incimov Puesto Central, se remitan ahora a través de notificaciones push.
- **Ícaro Mobile:** Aplicativo que surge a raíz de una petición del Servicio de Puesto Central para visualizar en tiempo real, en los dispositivos móviles, diversa información numérica y gráfica relevante en tiempo real del servicio de explotación en cada línea, como la ubicación de los trenes, kilómetros recorridos, velocidad, ocupación, regularidad, tiempo de recorrido, etc. ♦



# Proyectos en el Exterior

La experiencia acumulada por Metro de Madrid a lo largo de sus noventa y cinco años de existencia le ha permitido consolidar un extenso know-how en el ámbito del transporte ferroviario urbano de viajeros. Desde sus inicios, Metro de Madrid se ha encargado del desarrollo, explotación y mantenimiento de sus sistemas ferroviarios con recursos propios, tanto en lo referente a material móvil como a instalaciones e infraestructuras. En la actualidad, la Compañía cuenta con numerosas patentes tecnológicas desarrolladas por el propio personal de la empresa.

El Área de Consultoría de Proyectos se encarga de recoger y procesar el know-how de Metro de Madrid para convertirlo en soluciones de Movilidad Integrada que se comercializan y se gestionan a través de servicios de Consultoría, Ingeniería y Explotación en entornos urbanos internacionales.

Esta actividad ha generado durante el año 2014 unos ingresos de más de 19 millones de euros para Metro de Madrid.

## Participación en Conferencias Internacionales

- Middle East Rail, Dubai, Enero 2014
- Cumbre de Infraestructuras, México, Febrero 2014
- Asian Pacific Rail, Hong Kong, Marzo 2014
- COMET, México, Marzo 2014
- Metro Rail, London, Abril 2014
- Encuentro Empresarial ICEX, Porto Alegre, Diciembre 2014
- Alamys, México, Diciembre 2014

## Otros Eventos

- Seminario Relaciones Comerciales España-Brasil, Casa América, Madrid, Marzo 2014
- Seminario Virtual, ICEX, Singapur, Septiembre 2014
- Jornada Relaciones Comerciales España-Brasil, Embajador de Brasil en Madrid, Noviembre 2014
- Jornadas Proyectos Ferroviarios Internacionales, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, Marzo 2014

## Formación impartida

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

## Proyectos

- Metro de Buenos Aires  
Se continúa con la entrega, mantenimiento y reforma de los coches 6000 vendidos a Suburbanos de Buenos Aires (49 motores y 3 remolques entregados en 2014)

Por este concepto, Metro de Madrid ingresó más de 17 millones de euros durante el año 2014.

- Metro de Londres  
Crossrail Line, London: Últimos trabajos durante el mes de Enero de 2014 comenzados en 2013 en relación con la Asistencia Técnica a la Operación para National Express.

- Metro de Lima  
Asesoría Técnica al proyecto de línea 2 del Metro de Lima – Callao:
  - Asistencia Técnica al Diseño, la Construcción, la Operación y el Mantenimiento de línea 2 y el Ramal av. Faucett – av. Gambetta de la Red del Metro de Lima
  - Consultoría integral para los estudios de pre-factibilidad de Línea 4 del Metro de Lima

Para este proyecto, se ha firmado un contrato de una duración de diez años por la cantidad de casi 19 millones de euros a ingresar por Metro de Madrid. ♦



## Logística

### Gestión de Objetos Perdidos

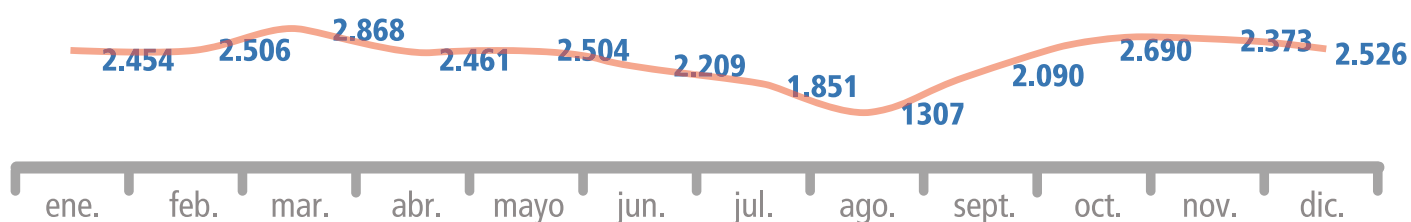
Metro de Madrid realiza una importante labor en la gestión de objetos perdidos en su Red. El número de objetos perdidos gestionados anualmente por Metro de Madrid se sitúa en torno a los 30.000 objetos.

El reparto de los objetos perdidos entre las distintas dependencias es muy estable y se repite en casi porcentajes idénticos en los últimos años. La mayoría de los objetos se entregan al Consorcio Regional de Transportes ya que son elementos relacionados con títulos de transporte: cupones, tarjetas, etc. 1 de cada 4 objetos perdidos es retirado por el propietario en las estaciones de Metro. El 23% se envían al almacén municipal para su almacenamiento a la espera de ser recogido por el propietario.

Para 2014, el número medio de objetos perdidos al mes fue de 2.350. Las estaciones con mayor número de objetos son Nuevos Ministerios y Avenida de América con más de 500 objetos al año. ♦



### Objetos recogidos por meses 2014





# Contratación

## Normativa de compras y 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 (TRLCSPP), 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 TRLCSPP, 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, determinadas actuaciones en materia de contratación (regularizaciones, incidencias de contrato) precisan de informe previo de Asesoría Jurídica para ser tramitadas.

- Metro de Madrid da publicidad a todas las licitaciones, adjudicaciones y formalizaciones, de valor estimado superior a 50.000€, 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.

## Competencia justa

Uno de los mecanismos potenciados por la Dirección de Metro de Madrid es el empleo de procedimientos abiertos para tramitar los procesos de contratación con el objetivo favorecer la máxima concurrencia, en condiciones de igualdad para todos los licitadores.

Adicionalmente, para los contratos que se plantean como “de proveedor único” se exige la presentación del certificado de exclusividad.

## Respeto de los derechos humanos por parte de las empresas contratadas

Se les exige el cumplimiento de la normativa vigente en toda su extensión (laboral/medioambiental, etc) ♦



## Cumplimiento Normativo

La misión marcada en la estrategia (“Ser la opción de movilidad preferente en la región de Madrid, proporcionando un servicio de transporte basado en la calidad y la eficiencia”) se articula en tres líneas estratégicas, entre las que se encuentran las orientadas a “Potenciar la imagen y la reputación” y “Proporcionar un servicio de calidad”. Dentro de estas líneas de actuación se incluye el objetivo del más respetuoso cumplimiento de la normativa vigente de aplicación a las actividades que Metro desarrolla.

Para conseguir este objetivo, Metro de Madrid cuenta con un Área de Auditoría Interna que es, en principio, el departamento encargado de auditar el cumplimiento de las diversas normativas de aplicación a cada aspecto de su actividad. Desde hace varios años, se ha potenciado su labor y reforzado su independencia, mediante su adscripción orgánica directa al Consejero Delegado.

Esta línea de actuación se complementa con la colaboración que ofrece a todos los departamentos el Área de Asesoría Jurídica para resolver cualquier duda jurídica sobre el alcance de las obligaciones que, a cada una de ellas, impone la normativa vigente en el ámbito de actividad que desarrollan.

Durante 2014, la tarea del Área de Asesoría Jurídica en materia de cumplimiento normativo ha tenido una particular intensidad en el ámbito de la contratación, como consecuencia de las siguientes obligaciones impuestas por las instrucciones internas de contratación:

- Intervención de un letrado del Área de Asesoría Jurídica en las mesas de contratación que tramitan las licitaciones tramitadas para la adjudicación de los contratos de mayor transcendencia económica (los contratos de suministros y servicios con valor estimado superior a 400.000 €, y los contratos de obras de valor estimado igual o superior a 1.000.000 €).
- Informe al Área de Asesoría Jurídica para toda incidencia contractual (es decir, para cualquier subproceso que pueda surgir tras la adjudicación de los contratos, durante su ejecución -p.ej.: prórroga, modificación, cesión, resolución, reajustes de anualidades,...)

Durante el año 2014, se ha consolidado la aplicación de estas obligaciones, lo que ha supuesto una frecuente intervención en esta tarea del Área de Asesoría Jurídica, para velar por el estricto cumplimiento de la normativa y legislación en materia de contratación, desarrollando su actividad bajo dirección de la Secretaría General de Metro de Madrid, ejercitándose por esa vía el correspondiente control de cumplimiento normativo en una actividad decisiva para la consecución de los fines de la compañía, en concreto:

- Los letrados han intervenido en un total de 85 mesas de contratación durante el año 2014 y han resuelto un total de 337 consultas sobre el desarrollo de todas esas licitaciones tramitadas para la adjudicación de los contratos
- Los diversos departamentos han planteado durante este periodo un total de 152 consultas sobre incidencias sobre contratos.
- Como consecuencia de la aprobación de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, Metro de Madrid ha licitado la implantación de un modelo de prevención de riesgos jurídicos penales y sancionadores en Metro de Madrid consistente en una auditoría jurídica para llevar a cabo:
  - Un análisis preventivo de las principales infracciones que pueden cometer los Altos Cargos de Metro, así como, en su caso, de los principales delitos penales.
  - Identificar / Reforzar / Establecer los controles necesarios para gestionar y, en su caso, evitar actuaciones que puedan acarrear una infracción administrativa o penal por parte del personal u órganos directores.
  - Elaborar un Protocolo de Prevención de Riesgos de infracciones administrativas y penales que pueda, en un supuesto caso de infracción penal, ser empleado para demostrar la diligencia debida de la entidad, depurar responsabilidades y minimizar el daño reputacional.
  - Formar a personal de Metro en materia de prevención de riesgos sancionadores y penales.
  - Identificar los documentos que han de publicarse en virtud del principio de transparencia y de los criterios que han de seguirse para suministrar información a terceros, atendiendo a las especiales características de Metro de Madrid. ♦





09

---

Acción Social,  
Comunicación,  
Marketing, Publicidad,  
Acciones Comerciales  
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 2014 se realizaron **37 acciones**. Todas ellas se enmarcan en las distintas causas definidas en la estrategia.

De las 37 acciones realizadas, **18 son de cuestiones**. En las 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 **36 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 de “Rincón del Empleado” (dentro de Andén Central), en 2013 se ha dado a conocer un total de **33 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 2014 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.

Destacan dos acciones proactivas realizadas en 2014, las dos con la participación de voluntarios de Metro.

### III edición “Para que pinten un futuro de colores”

La campaña de donación de material escolar “Para que pinten un futuro de colores” se realizó en 2014 por tercer año consecutivo en apoyo a Cruz Roja en Madrid. El objetivo de la campaña de Cruz Roja es ayudar a miles de familias necesitadas de la Comunidad de Madrid para que sus hijos puedan asistir al colegio desde el primer día con el material básico necesario.

En esta edición, llevando la iniciativa un paso más allá que otros años, se contó con la colaboración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, desarrollando la campaña entre los viajeros a lo largo de dos semanas en todos los intercambiadores de la red de transportes de la comunidad (Plaza de Castilla, Avenida de América, Plaza Elíptica, Príncipe Pío y Moncloa), además de en una estación de Metro de gran afluencia como es Nuevos Ministerios.

El resultado superó todas las expectativas, con 1.800 lotes de material escolar básico, frente a las 250 mochilas del año pasado, o los 100 kits de la primera edición.

Este éxito no pudo ser posible sin la colaboración desinteresada de más de 60 voluntarios de las tres entidades, de los cuales 27 eran empleados de Metro, quienes sumaron 274 horas de trabajo voluntario desarrollando tareas como atención de los puntos de donación y clasificación y recuento del material recogido.

### Campaña “En línea con quien más lo necesita”

La campaña “En línea con quien más lo necesita”, diseñada por sus propios trabajadores a través de Andén Central, logró recaudar cerca de **16.000 euros**. Esta iniciativa solidaria reunió, por primera vez en la red de Metro, a doce ONG que realizaron, **en menos de quince días, más de 30 acciones de sensibilización, concienciación y recaudación de fondos**. Metro invitaba así a todos sus viajeros a colaborar con proyectos de la

Asociación Pablo Ugarte, Cruz Roja Madrid, Fundación Theodora, Fundación Josep Carreras, Fundación Síndrome de Down Madrid, Fundación Menudos Corazones, Acción Contra el Hambre, Asociación Síndrome X-Frágil Madrid, Fundación Aladina, Proyecto Hombre Madrid, Fundación Amigos de los Mayores y Fundación Pan y Peces. Además de elegir, a través de votación, las causas solidarias de la campaña, los empleados participaron de forma activa actuando como voluntarios en las distintas acciones propuestas por las ONG. En total, fueron **31 los empleados que cedieron un total de 132 horas de su tiempo libre a esta campaña**.

A lo largo de 2014 tuvieron lugar otras acciones, como la celebración del Día de la Banderita en Metro,

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

Con motivo del **Día Mundial del Medio Ambiente** y dentro de las actividades de acción social que Metro realiza, varios voluntarios empleados en la compañía acompañaron a un grupo de personas con autismo de la Asociación Sinteno (jóvenes con autismo y síndrome de Asperger) a realizar la **Ruta Verde Madrid Río**. La actividad transcurrió a orillas del río Manzanares, desde la estación de Metro de **Príncipe Pío** hasta el puente de Dominique Perrault. Recorrido por el que los voluntarios de Metro dieron a conocer la **historia** y la **arquitectura de los puentes** del Rey, de Segovia, del Principado de Andorra, de Toledo y de Perrault con punto y final en la Ermita de San Antonio de la Florida, donde se realizó una visita guiada.

Para llevar a cabo esta y otras acciones, por primer vez, un grupo de trabajadores voluntarios de Metro de Madrid participaron en una jornada formativa para conocer las características peculiares de las personas con Trastornos del Espectro Autista (TEA) y las cuestiones principales que hay que tener en cuenta a la hora de acompañar a este colectivo en visitas tanto culturales como formativas que, desde Metro o en colaboración con otras organizaciones, puedan programarse dentro de la Línea social. Organizada por la Asociación Sinteno y el Museo Cerralbo, en colaboración con Metro de Madrid, estaba dirigida a empleados de Metro que ya han demostrado su interés en participar en acciones de acompañamiento de este tipo, para ofrecerles la oportunidad de formarse y mejorar, por lo tanto, el resultado de las acciones de voluntariado.



## Visita de niños de una colonia urbana de Cáritas a la estación de Chamberí

Media docena de voluntarios de Metro les han preparado actividades y juegos. Se trata de fomentar este medio de transporte a la vez que también descubren su historia. La actividad se enmarca dentro de las iniciativas de la Línea Social del suburbano.

Voluntarios de Metro de Madrid han invitado a los niños de una colonia urbana de Cáritas Madrid a que pasen una mañana conociendo la “estación fantasma” de Chamberí. Es una iniciativa de las muchas que Metro realiza dentro de su línea social, posible gracias a la participación de voluntarios de Metro, que en esta ocasión han querido acompañar a este grupo de unos 40 niños a hacer una visita guiada por la historia del suburbano y de la ciudad. Para esta visita, Metro ha organizado talleres de manualidades y dibujo donde los pequeños han podido plasmar la imagen que tienen del suburbano madrileño. El fin de esta actividad es dar a conocer el metro entre los más jóvenes y fomentar su uso para cuando puedan viajar solos, transmitiéndoles la importancia de este medio de transporte.

## Metro participa en la “Edición Recuerda”

Metro de Madrid colaboró en la campaña “**Edición Recuerda**”, que la **Fundación Reina Sofía** lanzó gracias a la colaboración de más de 30 empresas y entidades de distintos sectores económicos y sociales que tiene como objetivo **sensibilizar a la sociedad española sobre la enfermedad de Alzheimer** y la necesidad de investigar en esta y otras enfermedades neurodegenerativas.

Metro de Madrid organizó **vistas guiadas a la estación fantasma de Chamberí**, donde un guía vestido de la época mostraba los visitantes la estación y les obsequiaba con un billete histórico. Los visitantes **pudieron hacer donativos**, cuya recaudación se destinó a la investigación del Alzheimer.

## Voluntariado 2014

A finales de 2012 se produce 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 –. Si 2013 fue el año en el que se extendió el espíritu del voluntariado entre los empleados

de Metro de Madrid, el año 2014 ha sido sin duda el año del afianzamiento del grupo de voluntarios de Metro. No en vano, en este periodo fueron 24 las acciones realizadas con la colaboración de empleados de Metro, frente a las cuatro del año anterior.

Ya son **146 los empleados** 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 **61 empleados** que realizaron trabajos de voluntario en 2014, sumaron un total de **595 horas** a lo largo de 2014, un 57% más que el año pasado, repartidas en **24 acciones** en colaboración.

## 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 2014 asciende a **1.886.097 euros**. Es importante resaltar que se trata de una inversión “equivalente” y que esas acciones se han realizado sin coste para Metro de Madrid.

## 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 **960.892 euros**.

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 2014, se publicaron **20 noticias** (en 2013 fueron 29) relativas a las acciones solidarias realizadas por Metro de Madrid. La mayoría de ellas ilustradas por fotografías de la acción. Sobre un total de 92 noticias publicadas, representan el 22%.

## Redes sociales

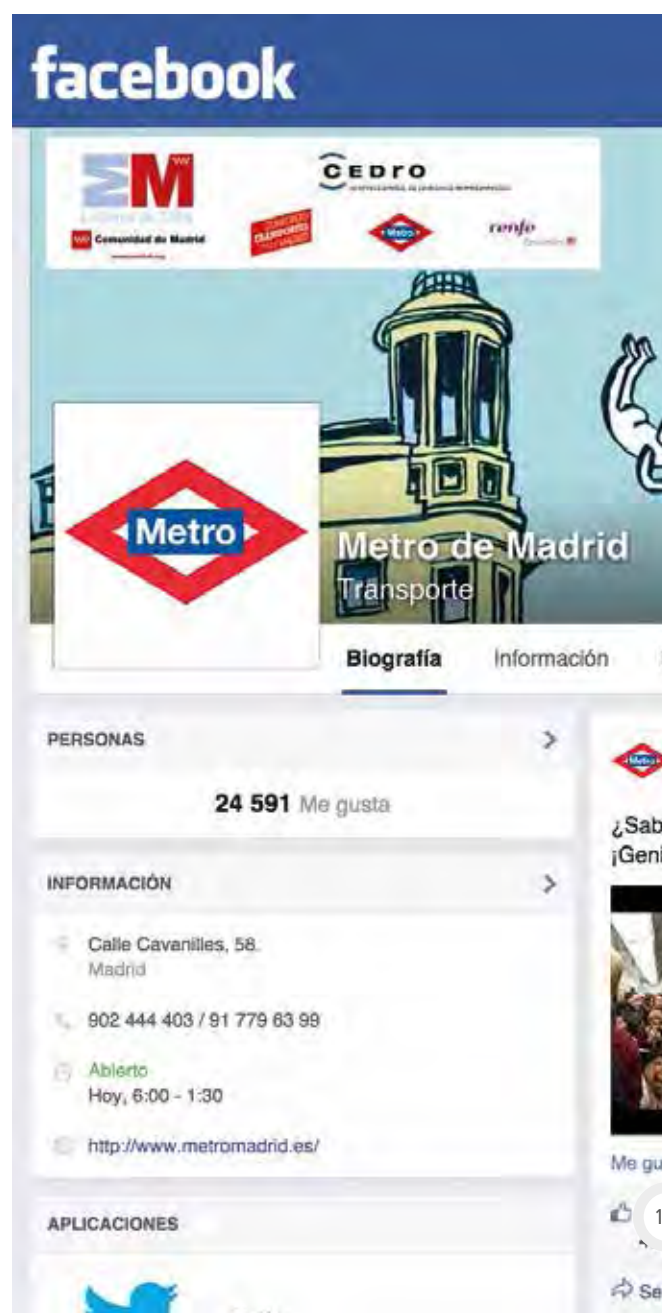
Este año hemos publicado en Facebook (<http://www.facebook.com/metrodemadrid>) y Twitter (@metro\_madrid) un total de 111 referencias relacionadas con acciones solidarias en las cuales Metro ha colaborado. Metro de Madrid ha superado la cifra de 104.000 “seguidores” a través de sus canales oficiales 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, **31 noticias** sobre las colaboraciones realizadas, lo que supone un 11% del total de las noticias publicadas.

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

### Premio Empresa Social 2014

Metro de Madrid ha sido galardonado con el premio Empresa Social 2014 en la categoría de “protección a la infancia”, que otorga la Fundación Mundo Ciudad por la campaña “Para que pinten un futuro de colores”, desarrollada por Metro de Madrid conjuntamente con Cruz Roja que consiguió recaudar material escolar para ayudar en 2013 a que 250 niños de la Comunidad pudieran asistir al colegio desde el primer día con el material básico necesario. Esta campaña, ha cerrado su tercera edición multiplicando por 7 los 250 lotes de material escolar recogidos en la campaña de 2013 y posibilitando la vuelta al cole de 1.800 niños madrileños procedentes de familias con escasos recursos.

### Premio en Prevención de Riesgos Laborales para Personas con Discapacidad

En la III Edición de los Premios Nacionales a la Excelencia en Prevención de Riesgos Laborales Específica para Personas con Discapacidad, organizada por la Fundación Alares, donde, así mismo, se ha reconocido la labor que para discapacitados psíquicos, físicos y sensoriales, ha desarrollado a lo largo de los años, D. Juan Navarro, Coordinador de Prevención Laboral, además de la representación de la empresa en diferentes foros relacionados con este tema.

### Premio a la Gestión en la Seguridad Laboral

El pasado mes de febrero de 2014 se celebró la entrega de la tercera edición de los premios del Certamen Nacional de Premios de Seguridad y Salud Laboral, que organiza la Revista Formación Laboral. El Director general de RRHH y Organización, D. Fernando Arce, acudió para recoger el galardón otorgado a Metro de Madrid por su gestión de la seguridad laboral gracias al diseño, desarrollo e implantación de la aplicación informática RIESLAB.

### Distinciones por Méritos al Servicio Público

El Presidente de la Comunidad de Madrid, Ignacio González, acompañado el Consejero de Presidencia, Justicia y Portavoz del gobierno, hace entrega de las distin-

ciones por Méritos al Servicio Público a una treintena de empleados de la Comunidad de Madrid con más de 30 años de servicio en la Administración y con una trayectoria ejemplar.

En el ámbito de transportes y, concretamente, en Metro de Madrid, los empleados que recibieron la Insignia de Plata por Méritos al Servicio Público han sido D. Javier Otamendi (Subdirector de Relaciones Institucionales de Metro de Madrid), D. Leonardo Huecas (Oficial Administrativo, departamento de RR.HH. de Metro de Madrid).

## Presencia en medios de comunicación

Desde el Área de Comunicación y RSC se apuesta por dar a conocer todos aquellos proyectos en los que está involucrada la empresa así como las mejoras o los esfuerzos que realiza, que durante 2014 han estado centrados sobre todo en dos líneas: mejorar la calidad del servicio y conseguir nuevas vías de ingresos. En esta última línea, se ha dado conocer el Plan Inmobiliario, con el que se han obtenido cerca de 120 millones de euros. A este Plan Inmobiliario hay que añadir las nuevas apuestas de innovación en las Áreas de Marketing y Desarrollo de Negocio y Área Comercial, por las que se desarrollará la publicidad en los túneles o se creará un gimnasio en la estación de Nuevos Ministerios.

Respecto a las medidas de mejora en el servicio, se ha dado a conocer una de las actuaciones de mayor calado: la importante inversión en mantenimiento que se realizó en verano, y que es la mayor obra de mejora realizada hasta el momento en la vía e instalaciones del túnel, con la que ha mejorado la capacidad operativa y de circulación de las líneas 10, 5 y 6, 12 y 7, con una inversión global por encima de los 26 millones de euros.

## Presencia Activa en Redes Sociales

Las redes sociales son otro importante canal de comunicación de la compañía a través de las cual se informa en tiempo real de cualquier incidencia en el servicio y se da respuesta a los viajeros sobre cualquier aspecto, lo que aporta una mayor calidad a la información que se ofrece al viajero. Twitter ha alcanzado los 87.000 seguidores y Facebook más de 23.000. Las redes sociales también suponen una gran herramienta a la hora de dar a conocer nuevas iniciativas como las que se llevan cabo relacionadas con el ocio y la cultura, en este caso, las de arte urbano, acciones puestas en marcha durante 2014 en las estaciones de Moncloa, la futura de Paco de Lucía y Legazpi con una gran repercusión entre sus seguidores. ♦

# Marketing Institucional

Durante el año 2014 desde el Área de Marketing y Desarrollo de Negocio se ha continuado realizando acciones encaminadas a mejorar la imagen de la Compañía y la percepción que los clientes tienen de Metro de Madrid:

## Campañas Institucionales

### Yo Quiero

Esta campaña buscaba incrementar el número de viajeros en Metro mostrando las ventajas de este sistema de transporte frente al transporte privado. Una campaña íntimamente ligada al respeto al medio ambiente y con 2 creatividades de exterior realizadas internamente en Metro de Madrid (Yo quiero mejorar el tráfico, Yo quiero reducir la contaminación) y 2 creatividades para el interior de la red (Enhorabuena estas mejorando el tráfico, Enhorabuena estas reduciendo la contaminación)

### Nos quedamos trabajando

Para comunicar a los clientes los trabajos que se realizaron en diferentes líneas durante los meses de verano, se realizó una campaña cercana a los clientes de Metro de Madrid donde se explicaban los motivos de estos trabajos y donde se ponía en valor que Metro nunca cierra y siempre se está mejorando para dar el mejor servicio posible.

### Más Madrid

Esta campaña ponía de manifiesto que Metro de Madrid no es sólo un medio de transporte, es más que eso. Nuestra red ofrece diferentes servicios para sus clientes, tantos como los que puede encontrar en la superficie, bibliotecas, cafeterías, tiendas, etc.

### Navidad

Para finalizar el año, se realizó una campaña en Navidad donde Metro quería mostrar su agradecimiento a todas las personas que utilizan nuestro servicio de transporte y que hacen de nuestro Metro, lo que es. Todos somos Papa Noeles que transportamos ilusión y felicidad en este momento del año.



Campaña "Nos quedamos trabajando"



Campaña "Más Madrid"



Campaña Navidad



## 95 Aniversario

El 17 de octubre de 2014 Metro de Madrid cumplió 95 años desde su inauguración. Para conmemorar esta importante efeméride, el Área de Marketing junto con otras Áreas de la Compañía como Relaciones Institucionales, Comunicación y RSC, realizó una serie de actividades tanto para clientes como para empleados. Entre estas actividades destacan una Exposición en la estación-museo de Chamberí, Campaña de Comunicación, Personalización de un tren 2000 y Edición Especial de plano de bolsillo.

## Aplicaciones Móviles

Durante 2014 se ha seguido avanzando en mejoras de la aplicación de movilidad de Metro de Madrid, ofreciendo nuevas funcionalidades muy interesantes para los usuarios como el tiempo estimado en el recorrido de un trayecto o el coste del billete para dicho trayecto.

## Merchandising

Este año ha continuado la prueba piloto que comenzó en 2013 con el lanzamiento de nuevos productos de merchandising oficial en tres puntos de venta físicos en la red de Metro (Estación de Nuevos Ministerios, Estación Vodafone Sol y Aeropuerto). Esta prueba a dado muy buenos resultados por lo que durante 2015 continuará la venta y la producción de nuevos artículos y el lanzamiento de nuevos canales o puntos de venta participando el Área comercial en la venta final del producto.

## Manual de Identidad Corporativa

En 2014 hemos continuado con la adaptación de diferentes piezas de uso cotidiano de la Compañía a las directrices establecidas en el Manual de Identidad Corporativa. Los elementos sobre los que se ha actuado son: papelería, sellos y plantillas de presentaciones.

## Desarrollo de rodajes

Desde el Área de Marketing y Desarrollo de Negocio se ha dado apoyo a la hora de ejecutar la producción de los rodajes conseguidos por el Área Comercial, consiguiendo consolidar a Metro de Madrid como plató de diversos rodajes de cortos, películas y anuncios, dada la enorme variedad y singularidad de sus espacios.

## Acciones Sociales

En colaboración con el Área de Comunicación y RSC hemos trabajado en el desarrollo y producción de diferentes acciones sociales cuyo objetivo es favorecer a diferentes colectivos. Algunas de estas acciones han sido: Jornadas de Espirometría, Campaña de Donación de Sangre, Muestra de Artesanía del Servicio Regional de Bienestar Social o los Mercadillos a favor de la Fundación contra la Hipertensión Pulmonar y Fibromatosis Quística.

Así mismo se han continuado estudiando y desarrollando productos que permitan el incremento de los ingresos no tarifarios.

Entre ellos destacan:

- Publicidad en la App Móvil
- Publicidad en Túnel
- Gimnasio Nuevos Ministerios
- Puntos de Recogida e-commerce

Para ello Metro, en Octubre de 2014, lanzo una licitación para la cesión de espacios para la instalación, mantenimiento y explotación de 9 terminales destinados a la recogida de paquetería ecommerce para los clientes de Metro en las siguientes estaciones:

- Nuevos Ministerios
- Moncloa
- Príncipe Pio
- Sainz de Baranda
- Puerta del Sur
- Chamartín
- Ciudad Universitaria
- Arguelles
- Legazpi



Y que ha sido adjudicado a primeros de diciembre, y que permitirá que estén operativos para el uso por parte de los clientes en la primera mitad del año 2015.

ANDÉN 0 es un Centro de Interpretación de Metro de Madrid, que acerca su historia y su patrimonio a los ciudadanos y visitantes.

Cuenta con dos sedes: una, en Nave de Motores en la calle Valderrribas, 49 y otra en la antigua estación de Chamberí con acceso desde la Plaza de Chamberí.

Este proyecto, permite al público sumergirse en la historia del metropolitano de Madrid y en la historia de la propia ciudad de Madrid, a la que está íntimamente ligado. El periodo reflejado abarca desde los primeros años del siglo XX, en los que el Metro transformó radicalmente la ciudad al modificar la relación centro-periferia, hasta la actualidad. En el Centro de Interpretación se explica cómo el nacimiento y consolidación del Metro, paradigma de la modernidad urbana, supuso un cambio fundamental no sólo en las costumbres de los habitantes de Madrid, sino también en la propia estructura social de la ciudad.

También se exponen aspectos relacionados con la historia general del transporte, la relación entre el suburbano y la ciudad, la tecnología y su evolución, la ingeniería, la estética publicitaria o el diseño.

Esta iniciativa contribuye a la recuperación y puesta en valor del patrimonio tecnológico e industrial de la ciudad, pues las dos sedes del Centro se ubican en espacios diseñados por el famoso arquitecto Antonio Palacios, cuyo valor histórico es incuestionable. Tanto la nave de Motores de Pacífico como la estación de Chamberí constituyen dos de los lugares más insólitos de Madrid, recibiendo gran cantidad de visitantes.

### Nave de motores de Pacífico

Durante el año 2014 se ha recibido un total de 8.090 visitantes.

### Estación de Chamberí

Durante el año 2014 se ha recibido un total de 41.185 visitantes

### Edición Recuerda

En el año 2014 se realizó un convenio junto con la fundación Reina Sofía para concienciar a la población de la importancia de continuar investigando sobre la enfermedad de Alzheimer.

Para ello se realizaron visitas mensuales a la Estación de Chamberí donde los visitantes podían disfrutar de una experiencia privada de conocer toda la historia de la estación.



## Exposición 95 Aniversario Metro de Madrid

Con motivo de la conmemoración del 95 Aniversario de Metro de Madrid, se puso en marcha una exposición en la estación museo de Chamberí donde se han conmemorado los momentos más importantes de Metro ordenados cronológicamente y que recogen los grandes hitos de la vida de este medio de transporte, como la inauguración de Alfonso XIII, la creación del billete de ida y vuelta, la aparición de los ascensores en la red, el diseño del logotipo y su evolución en el tiempo, la señalización que conocemos ahora, o la aparición de las líneas por colores y las diferentes ampliaciones.

La exposición cuenta fotografías y diferentes elementos de la estación tales como la primera máquina billeteera, una taquilla móvil, antiguos billetes, etc.

Metro ha editado una edición especial conmemorativa del plano de bolsillo, que se ha repartido en todas las estaciones de la línea 1 y en el que se puede ver además de la evolución del logo de Metro, la de algunos trenes entre 1919 y 1976, y el primer billete.

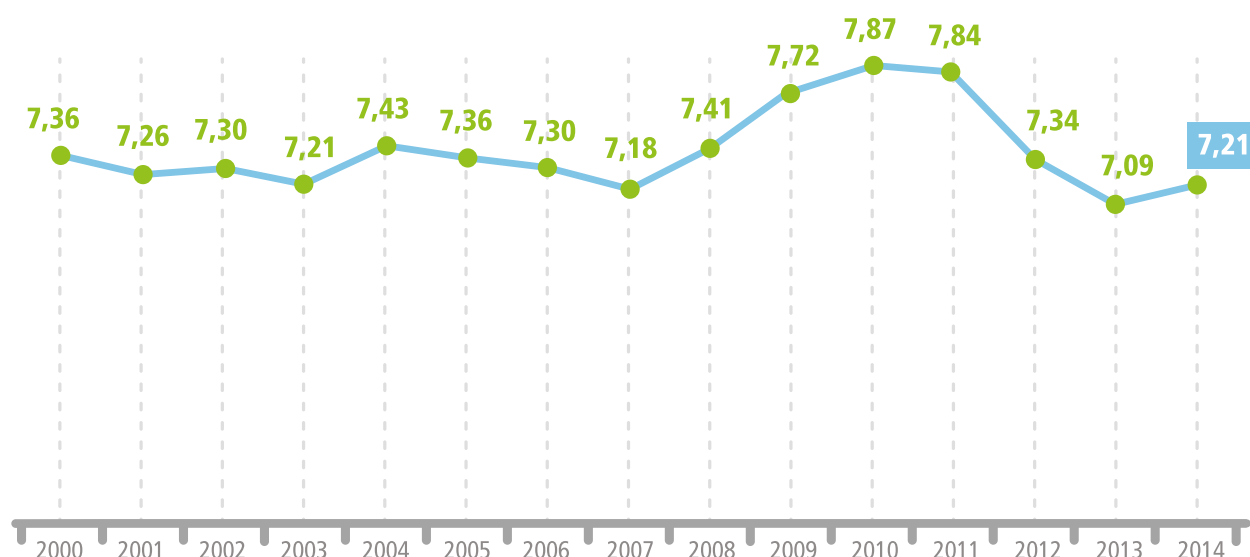


## Estudios de Opinión

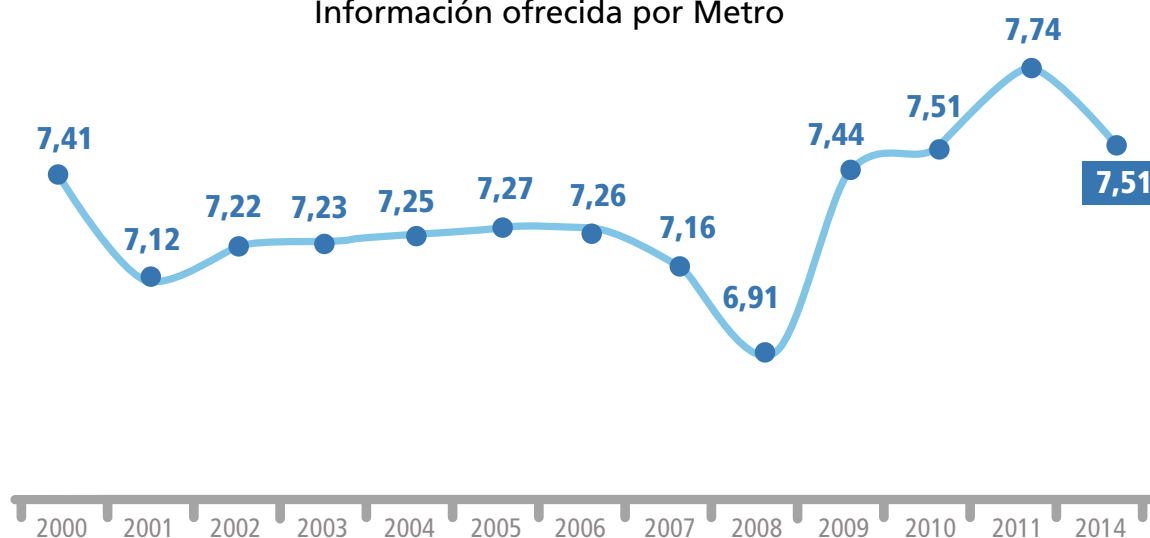
Se ha continuado con la elaboración de estudios de opinión internos y externos.

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 profundizar en los principales aspectos que conforman el servicio de Metro, y tener una perspectiva de su evolución en el tiempo, al mantener una estabilidad en los estudios realizados. ♦

### Valoración global de la imagen



### Valoración global Información ofrecida por Metro





## Acciones Comerciales

El Área Comercial de Metro de Madrid ha desarrollado a lo largo de 2014 una importante actividad en todas las líneas de negocio, bien a través de la gestión directa o a través de los exclusivistas, como JCDECAUX que explota las principales formas de publicidad.

Los proyectos comerciales desarrollados han sido enca-minados también a mejorar la experiencia de los clientes y la percepción que tienen sobre el servicio.

### Publicidad estática, digital y espectacular.

Dentro de las acciones más importantes llevadas a cabo, se encuentran las que engloba la **Publicidad Espectacular**. A través de la decoración integral de estaciones, trenes, templete y otros elementos de la Red, se ha conseguido desarrollar casi un centenar de campañas de gran impacto en el mercado publicitario y en los medios de comunicación.

Entidades internacionales como *Coca-Cola*, *Swatch*, *Vodafone*, *Trident*, *Heineken*, *Nestlé*, *Fly Emirates*, *H&M* o *Nike*, entre otras, han hecho de Metro Madrid un singular escaparate donde las marcas pueden desarrollar su estrategia comercial.

Se han realizado importantes innovaciones, como las campañas publicitarias de **marketing olfativo**, que Destinia realizó en los soportes de 4x3 de andén. Dicha acción tuvo un gran éxito entre nuestros clientes que se acercaban a identificar los olores que les sugería el claim de la campaña.

Los trenes de Metro de Madrid también han servido como un perfecto soporte en movimiento para mostrar a nuestros viajeros singulares campañas, ejemplo de ello fue la campaña de Qatar Airways, en los trenes de L8 que fueron vinilados tanto en su exterior como en su interior.

Los nuevos soportes de **publicidad digital**, implantados en la estación de Vodafone Sol y en los principales andenes de la Red de Metro están obteniendo una importante aceptación por los anunciantes. Clientes como *Vodafone*, *El Corte Inglés*, *Ifema* o *Disney* se encuentran entre los habituales anunciantes de estos soportes.

### Publicidad en túnel

Durante el año 2014 el Área de Marketing y Desarrollo de Negocio y el Área Comercial desarrollaron el concurso público para la instalación de un novedoso sistema de publicidad en túnel, que se pondrá en marcha a lo largo de 2015 en la línea 8. Se trata de un innovador sistema publicitario en el interior de los túneles que permitirá a los usuarios de Metro ver anuncios animados a través de las ventanas del tren mientras viajan.

### Espacios comerciales.

La actividad comercial de los locales y stands continúa siendo una de las principales apuestas del Área Comercial dado que aporta un gran valor añadido al cliente.

Los locales comerciales y stands desarrollan una actividad comercial diversa como servicios de fotocopias, cafeterías, dulces, ropa y complementos.

A lo largo del año 2014 el Área Comercial y el Área de Marketing y Desarrollo de Negocio desarrollaron el concurso público para la cesión del espacio comercial singular existente en la antigua zona de facturación de Nuevos Ministerios, donde a lo largo de 2015 la empresa McFIT implantará un gimnasio en un espacio superior a los 2.200 metros cuadrados.

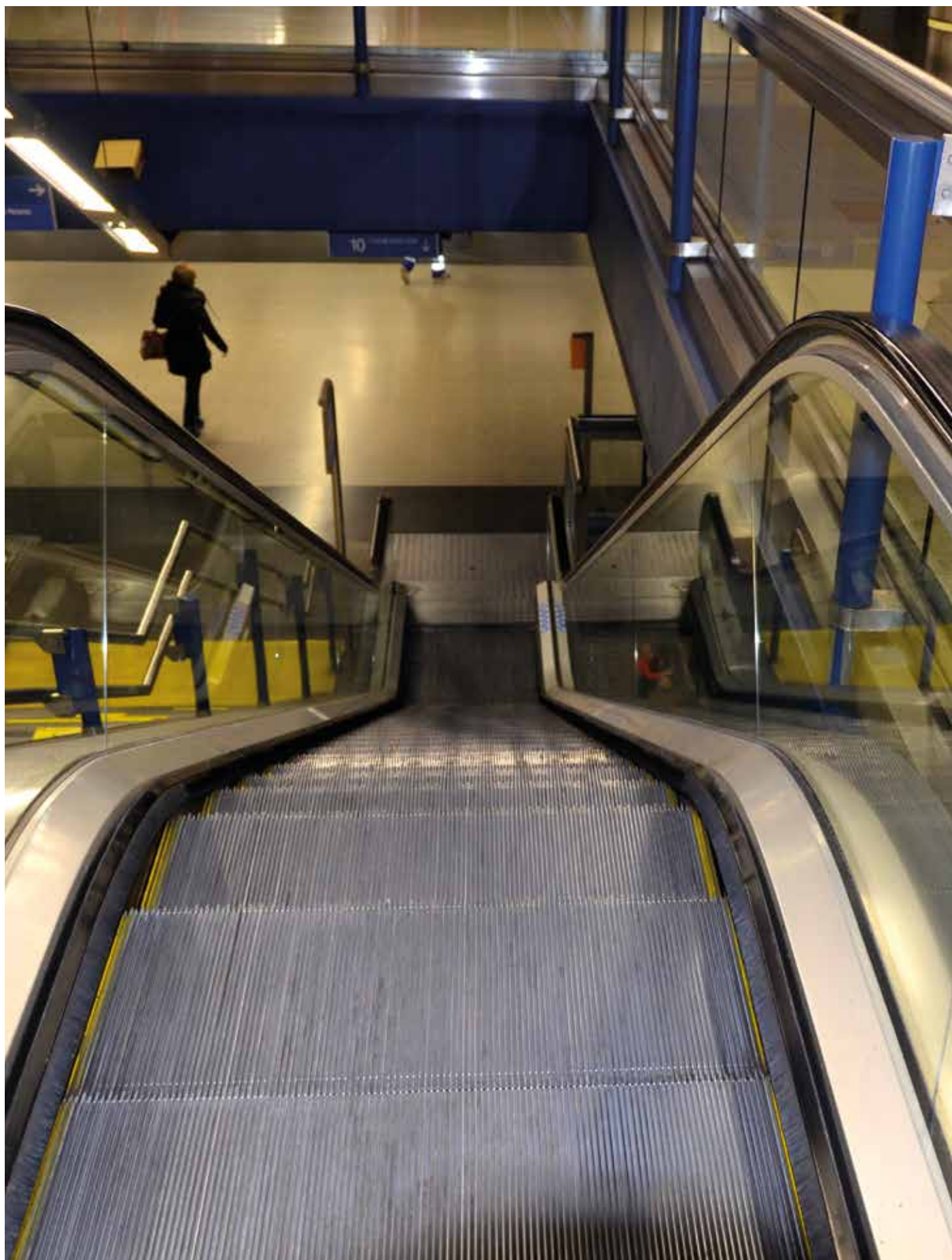
### Vending y cajeros

En 2014 se ha llegado a un acuerdo para renovar, durante un año adicional, los contratos de vending de bebidas, alimentación, fotografías y cajeros tanto de la Red 4B como de Servired. De esta forma se garantiza, tanto los servicios para los clientes como los ingresos para el Área Comercial.

### Aparcamientos

Asimismo, se desarrolló el concurso para la gestión del aparcamiento de Nuevos Ministerios. La empresa adjudicataria, SABA aparcamientos, va a implantar un nuevo parking a lo largo del año 2015.







## Plano oficial de la Red de Metro:

A lo largo del 2014 se ha potenciado la comercialización de este soporte publicitario, comercializándose 6 campañas en las versiones oficial y turístico, lo que supone más de una cuarta parte de los planos producidos al año para toda la Red.

Con la contratación de la publicidad en el plano de Metro se consigue dar visibilidad de marca a anunciantes como *Bluemove*, *Carrefour*, *ParqueSur*, *Madrid City Tour* o el *C.C. Príncipe Pío*.

## Campaña Bluemove



Portada



Contraportada



Doblepala

## Campaña ParqueSur



Portada



Contraportada



Doblepala

## Plano turístico:

El plano turístico ha tenido una muy buena aceptación en el mercado. A lo largo del año se han alcanzado acuerdos con 2 empresas: Madrid City Tour y el Centro Comercial Príncipe Pío.

## Aplicación oficial Metro de Madrid:

Se trata de una nueva línea de negocio consistente en la inserción de publicidad en la aplicación oficial para móviles de Metro, cuya comercialización se inició en febrero de 2014, cerrando a lo largo del año 2 acuerdos comerciales con Carrefour y Bluemove:

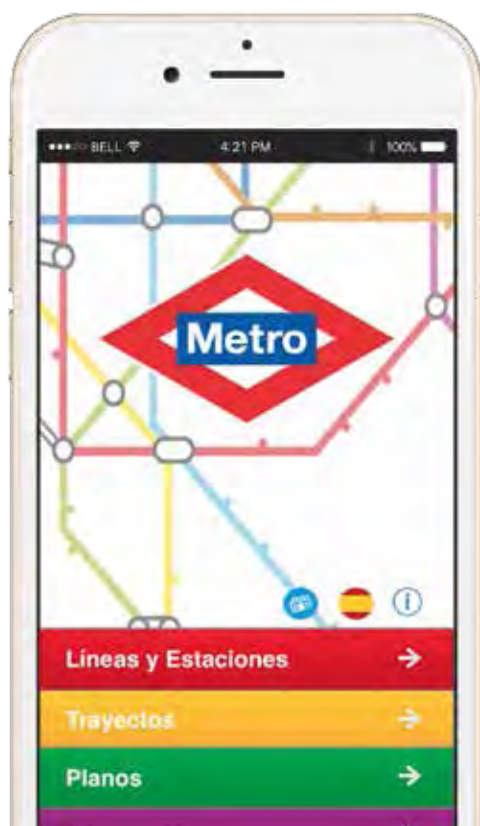
## Campaña Carrefour



## Rodajes

Esta línea de ingresos ha experimentado un gran crecimiento en número de ventas realizadas, con un total de 19 en el año 2014. Históricamente nunca se había logrado

ese número de rodajes en Metro, y todo ello gracias a los contactos comerciales con un gran número de productoras. Entre los rodajes encontramos spots de grandes marcas tanto internacionales (Galletas TUC, Sony Mobile o Louis Vuitton) como nacionales (Springfield), series de televisión como "Cuéntame cómo Pasó" o "Ciega a Citas", largometrajes como "El Club de los Incomprendidos", e incluso videoclips como el de Russian Red de la mano de Vodafone. ♦





## 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 2014 se han recibido 74 delegaciones nacionales e internacionales, atendiendo a 1.088 visitantes. Entre las visitas más relevantes se pueden destacar:

- ◉ Director de Transportes del Metro de New York
  - ◉ Delegación SMRT Singapur encabezada por su Presidente y Director General.
  - ◉ Asesor de Transportes de Tel Aviv
  - ◉ Delegación de Transportes de Abu Dhabi, encabezada por el Ministro de Transportes.
- Así mismo, a lo largo del año se han organizado y coordinado diversas reuniones de la Dirección de la Compañía.

### Actos Institucionales

Durante el año 2014 se han llevado a cabo un total de 48 Actos Institucionales en estrecha colaboración con diferentes instituciones de la Comunidad de Madrid.

Entre los más relevantes cabe destacar los siguientes:

- ◉ Firma acuerdo Metro-Caritas Diocesana.
- ◉ Presentación acción conjunta Metro-Thyssen Bornemisza
- ◉ Presentación Edición Especial "Billetes de Colores-Homenaje a la Tecnología Magnético"
- ◉ Firma del convenio Ayuntamiento-Metro Archivo Fotográfico a través de la Biblioteca Digital Memoria de Madrid.
- ◉ Presentación de la 4ª Campaña de Donación de Sangre "estás un metro de salvar muchas vidas".



## Proyecto Reactiva

Durante el año 2014 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 34 talleres (visitas en ambos segmentos) para un total de 739 alumnos.

## Visitas Escolares y Educación Especial

Dirigidas a Centros de Educación Primaria de la Comunidad de Madrid. En el año 2014 se han realizado 119 Visitas Escolares atendiendo a 3.027 alumnos.



Las Visitas de Educación Especial: Dirigidas a colegios y centros de formación para personas con distintas capacidades. Durante el 2014 se han realizado 16 Visitas atendiendo a 259 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 2014 se ha recibido 375 visitantes.
- ◉ Colaboración con ONG's para la tramitación de autorizaciones en instalaciones de la Red para realizar trabajos de captación de socios. Durante el 2014 se ha colaborado con 18 Organizaciones.
- ◉ Colaboración con la Policía Local de San Fernando de Henares. Dentro del Programa de Educación Vial Escolar, Metro de Madrid colabora en la realización de visitas por la línea 7B. Durante el año 2014 se han atendido 13 visitas para un total de 325 niños.

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 2014, 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.

### Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Se mantiene igualmente una vocalía en la **Junta del Patronato de la Fundación**, 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.



## Fundación SERES

Organización nacional no gubernamental integrada por más de 100 empresas y a la que Metro de Madrid se ha incorporado como socio en 2014. La actividad de la Fundación SERES promueve actuaciones empresariales de carácter estratégico en el ámbito de la acción social que generen valor tanto para la sociedad como para la empresa.

## 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, en diferentes ámbitos, 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 rela-

ciones 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
- ⊙ AUTELSI. Asociación Española de Usuarios de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información.

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

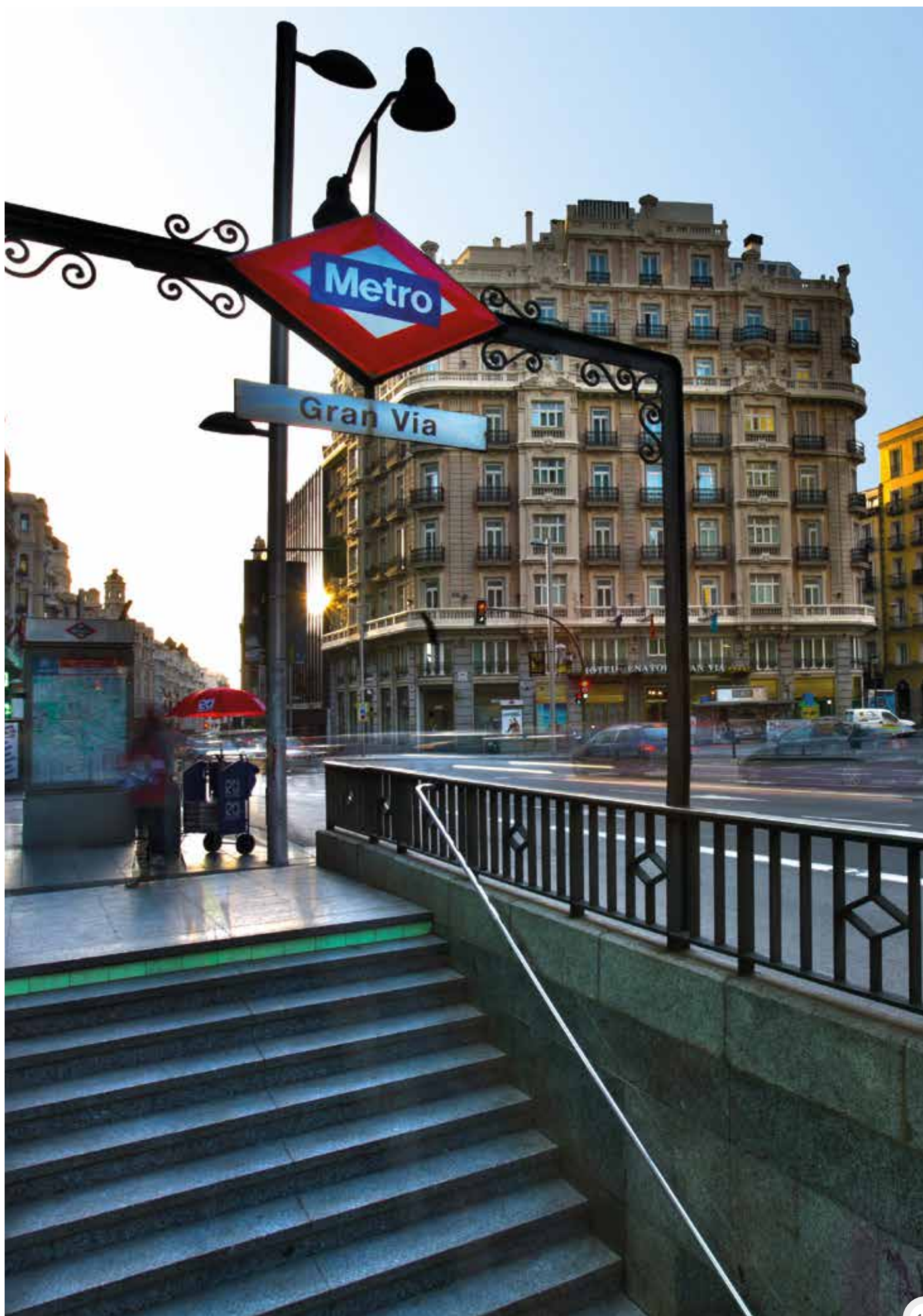
Metro de Madrid es firmante del Pacto Mundial (Global Compact), desde el año 2009. La compañía está firmemente comprometida con los principios que defiende, cumpliendo puntualmente con todos los compromisos derivados del pacto (entrega de documentación, informe anual, etc.). Asimismo, Metro de Madrid 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. ♦



The background of the slide features a photograph of a building's facade, showing windows with decorative iron balconies. A large, solid red diagonal shape covers the left and bottom portions of the image. The number '10' is printed in white on the red area.

10

---

Datos de gestión





## Resultados

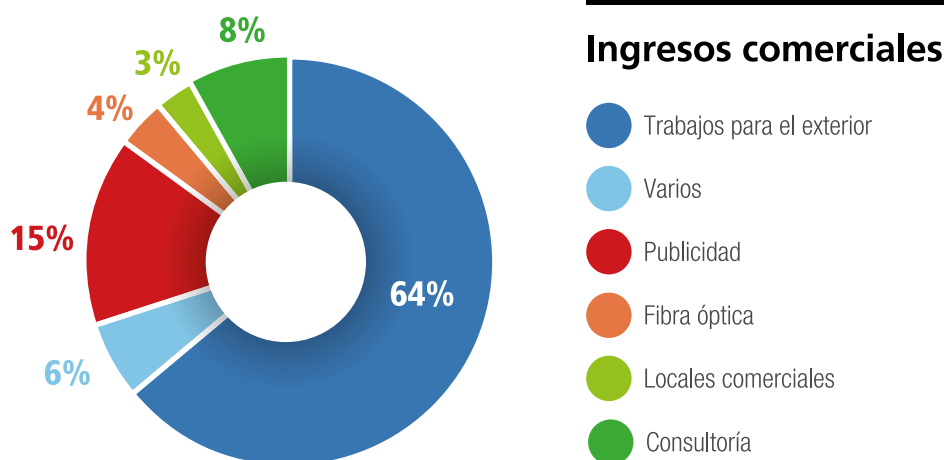
Los resultados obtenidos por la Sociedad en el ejercicio han sido de **29.756.174 de euros de pérdida**.

Durante el año los ingresos comerciales han sido 43,75 millones €, principalmente por los obtenidos en trabajos al exterior, consultoría y publicidad, con la siguiente distribución: *(Ver gráfico página siguiente)*

Ingresos	Presupuesto	Real	Desviaciones (en Millones de euros)	
			Valor	%
Ingresos de explotación	784,37	707,74	-76,63	-9,77
Ingresos comerciales	72,17	43,75	-28,42	-39,38
Otros ingresos de gestión	91,96	176,65	84,69	92,09
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>948,50</b>	<b>928,14</b>	<b>-20,36</b>	<b>-2,15</b>

Gastos	Presupuesto	Real	Desviaciones (en Millones de euros)	
			Valor	%
Personal	347,04	357,71	10,67	3,07
Suministros	86,38	83,70	-2,68	-3,10
Servicios exteriores	382,96	373,27	-9,69	-2,53
Impuestos	1,38	3,30	1,92	139,13
Generales	2,30	5,58	3,28	142,61
Otros gastos	1,81	5,05	3,24	179,01
Financieros	21,29	19,17	-2,12	-9,96
Amortizaciones	115,17	110,12	-5,05	-4,38
<b>TOTAL DE GASTOS</b>	<b>958,33</b>	<b>957,90</b>	<b>-0,43</b>	<b>-0,04</b>

<b>RESULTADO</b>	<b>-9,83</b>	<b>-29,76</b>
------------------	--------------	---------------



## Otros datos del Informe de Gestión

La Sociedad estima un ligero incremento de la actividad para el ejercicio 2015, como así lo reflejan los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid (presupuesto de ingresos de 840.169.084 euros).

La Sociedad está sujeta a distintos tipos de riesgo, riesgo de crédito (no significativo), riesgos de mercado (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, los Administradores consideran que el riesgo de una variación de los precios no debe ser significativo para la Sociedad) y riesgo de liquidez (La Sociedad mantiene su tesorería y activos líquidos equivalentes en entidades financieras de elevado nivel crediticio).

El período medio de pago de la Sociedad durante el ejercicio 2014 es de 109 días.

La Sociedad no ha realizado operaciones con acciones propias en el ejercicio 2014.

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados es 1.171.527 euros al 31 de diciembre de 2014.

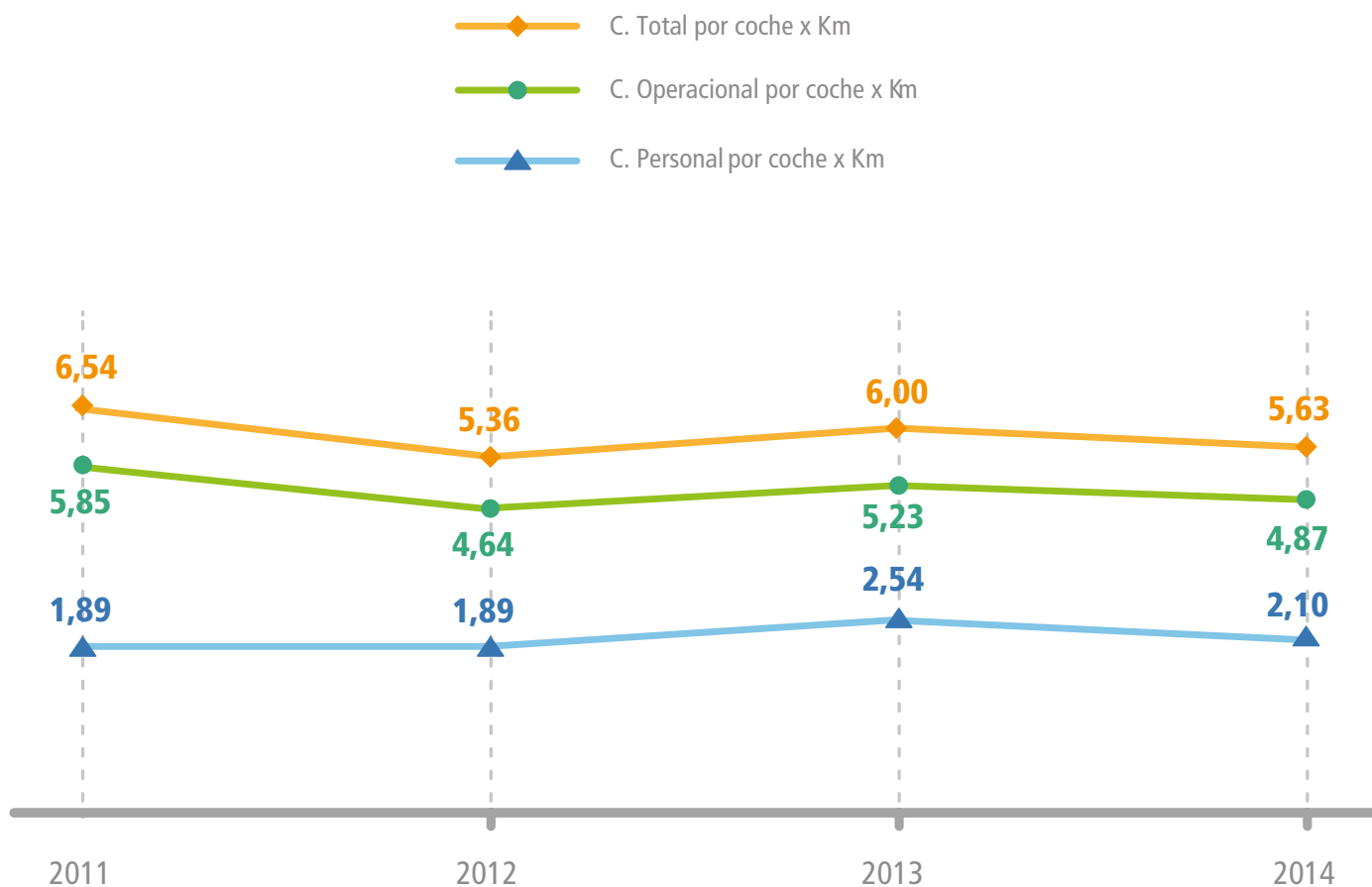
No existen hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio. En 2015 y con anterioridad a la fecha de formulación del Informe de Gestión, la Sociedad ha formalizado operaciones de financiación por importe de 48 y 60 millones de euros.



## 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:

**Costes de personal, operacionales y totales por coche x Km**  
(€ constantes a 2014)



## Ratios de la evolución de Metro de Madrid

Variables técnicas	2004	2009	2014
Longitud media de la red (km)	226,73	284,11	292,41
Longitud de la red (km) a 31 de diciembre	226,73	284,11	292,41
Número de estaciones	237	294	300
Máquinas billeteadoras automáticas	695	1449	1.442
Torniquetes	1.481	2.552	2.715
Escaleras mecánica	1.212	1.600	1.656
Pasillos rodantes	28	34	38
Ascensores	225	492	523
Monitores de TVCC	622	330	830
Interfonos	3.261	4.721	5.258
Parque en explotación (nº de coches)	1.550	2.281	2.347
Unidades Metro Ligero	-	8	8
Edad media del parque (años)	12	12	14,5
Total de viajes al año (millones)	615,53	649,98	560,85
Nº de etapas realizadas Metro (millones)	926,40	944,27	827,64
Millones de viajes día máx. demanda	2,43	2,49	2,16
Nº de trenes en hora punta	279	337	307
Plazas x km ofertadas (millones)	28.189	35.386	30.726
Producción: millones de coches x km	154,9	200,92	170,18
Consumo total de energía (GWh)	622,45	760,38	582,35
• Consumo energía de tracción (GWh)	441,10	501,72	361,50
• Consumo energía Servicios Auxiliares (GWh)	181,35	258,66	220,85
Plantilla equivalente total	5.713	6.967	6.275
Plantilla media equivalente	5.603	6.969	6.327
Horas de formación	264.886	317.503	143.295
Horas de formación por agente	47,28	45,56	22,84

Información económica (miles de euros)	2004	2009	2014
Inversiones	188.901	173.133	56.938
Ingresos totales	<b>698.347</b>	<b>1.241.487</b>	<b>928.143</b>
• De explotación	635.411	1.102.233	707.743
• Subvenciones corrientes	556	1.346	1.044
• Otros ingresos	62.380	137.908	219.357
Gastos totales	<b>697.235</b>	<b>1.258.679</b>	<b>957.900</b>
• Operacionales	564.802	1.147.887	828.611
• Personal	222.541	354.182	357.706
• Energía	40.584	76.692	69.047



11

---

Cuentas anuales





## METRO DE MADRID S.A. - BALANCE DE SITUACIÓN

ACTIVO	Saldos al 31/12/2014	Saldos al 31/12/2013
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>I. INMOVILIZADO INTANGIBLE (NOTA 5.)</b>	<b>9.509.495,68</b>	<b>7.809.962,75</b>
3. Patentes, licencias, marcas y similares	60.000,00	60.000,00
5. Aplicaciones informáticas	8.242.445,90	2.454.003,11
6. Otro inmovilizado Intangible	1.207.049,78	5.295.959,64
<b>II. INMOVILIZADO MATERIAL (NOTA 6.)</b>	<b>1.342.455.372,48</b>	<b>1.410.673.976,49</b>
1. Terrenos y construcciones	722.498.980,88	738.401.612,48
2. Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario y otro inmovilizado material	477.874.507,10	545.241.483,02
3. Inmovilizado en curso y anticipos	142.081.884,50	127.030.880,99
<b>IV. INVERSIONES EMPRESAS GRUPO Y ASOCIADAS L/P (NOTA 8.2.)</b>	<b>36.330.676,66</b>	<b>36.318.673,85</b>
1. Instrumentos de Patrimonio	36.003.193,94	36.003.193,94
2. Creditos a Empresas	327.482,72	315.479,91
<b>V. INVERSIONES FINANCIERAS A L/P (NOTA 8.1.)</b>	<b>62.888.818,18</b>	<b>12.652.336,81</b>
2. Creditos a terceros	5.779.834,34	5.770.974,39
5. Otros Activos Financieros	57.108.983,84	6.881.362,42
<b>VI. ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO (NOTA 14.5.)</b>	<b>1.047.452,34</b>	<b>919.528,57</b>
1. Impuesto Sobre Beneficios Anticipados	1.047.452,34	919.528,57
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.452.231.815,34</b>	<b>1.468.374.478,47</b>
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>		
<b>II. EXISTENCIAS (NOTA 9.)</b>	<b>12.596.030,67</b>	<b>11.457.933,21</b>
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	12.596.030,67	11.457.933,21
<b>III. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR (NOTA 8.1)</b>	<b>90.575.183,34</b>	<b>172.381.801,46</b>
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	56.737.272,55	109.243.469,27
2. Clientes empresas del grupo y asociadas (NOTA 18.)	8.095.332,21	9.033.436,50
3. Deudores varios	8.140.620,03	7.509.586,77
4. Personal (NOTA 8.1)	1.118.509,64	1.273.749,85
5. Activos por impuesto corriente (NOTA 14.1)		30.713,58
6. Otros creditos con las Administraciones Públicas (NOTA 14.1.)	16.483.448,91	45.290.845,49
<b>IV. INVERSIONES EMPRESAS GRUPO Y ASOCIADAS C/P (NOTA 8.2.)</b>	<b>7.950,58</b>	<b>7.659,13</b>
2. Créditos a empresas asociadas	7.950,58	7.659,13
<b>V. INVERSIONES FINANCIERAS A C/P (NOTA 8.1.)</b>	<b>59.421,27</b>	<b>369.371,21</b>
5. Otros activos financieros	59.421,27	369.371,21
<b>VI. PERIODIFICACIONES A C/P (NOTA 15.)</b>	<b>76.571.860,51</b>	<b>72.741.189,00</b>
<b>VII. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES</b>	<b>76.455.959,19</b>	<b>24.832.247,42</b>
1. Tesorería	76.455.959,19	11.960.915,49
2. Otros activos liquidos equivalentes (NOTA 8.3.)		12.871.331,93
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>256.266.405,56</b>	<b>281.790.201,43</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.708.498.220,90</b>	<b>1.750.164.679,90</b>

## METRO DE MADRID S.A. - BALANCE DE SITUACIÓN

PASIVO	Saldos al 31/12/2014	Saldos al 31/12/2013
<b>A) PATRIMONIO NETO (NOTA 10)</b>		
<b>A.-1) FONDOS PROPIOS</b>	<b>1.622.827,30</b>	<b>31.379.001,54</b>
<b>I. CAPITAL ESCRITURADO</b>	<b>14.084.428,12</b>	<b>14.084.428,12</b>
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
<b>V. EJERCICIOS ANTERIORES</b>	<b>-403.222.417,97</b>	<b>-184.405.175,85</b>
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	-81.688.246,05
3. Resultados negativos de ejercicio 2013	-218.817.242,12	
<b>VII. RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-29.756.174,24</b>	<b>-218.817.242,12</b>
1.Ejercicio actual	-29.756.174,24	-218.817.242,12
<b>A.-2) AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR</b>	<b>-1.168.012,68</b>	<b>-213.469,33</b>
<b>A.-3) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS</b>	<b>615.558.909,97</b>	<b>663.875.707,04</b>
1. Subvenciones en capital	613.376.879,53	661.853.376,51
2. Otras subvenciones de capital	2.182.030,44	2.022.330,53
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>616.013.724,59</b>	<b>695.041.239,25</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>I. PROVISIONES A LARGO PLAZO (NOTA 11.)</b>	<b>78.258.352,70</b>	<b>76.463.806,53</b>
1. Obligaciones a L/P con personal	70.282.901,59	70.824.208,00
4. Otras provisiones	7.975.451,11	5.639.598,53
<b>II. DEUDAS A LARGO PLAZO</b>	<b>504.188.404,30</b>	<b>440.455.851,67</b>
2. Deudas con entidades de crédito (NOTA 12.1.)	438.327.761,57	374.104.777,09
3. Acreedores por arrendamiento financiero (NOTA 7.1.)	60.464.909,66	61.615.635,24
4. Derivado	1.171.527,27	214.111,66
5. Otros pasivos financieros (NOTA 12.2.)	4.224.205,80	4.521.327,68
<b>IV. PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO (NOTA 14.7.)</b>	<b>1.852.233,46</b>	<b>1.997.619,98</b>
<b>V. PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO (NOTA 13.)</b>	<b>6.372.282,32</b>	<b>7.395.845,07</b>
<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>590.671.272,78</b>	<b>526.313.123,25</b>
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>		
<b>II. PROVISIONES A CORTO PLAZO (NOTA 11.2)</b>	<b>9.411.926,20</b>	<b>11.685.959,00</b>
1. Provisiones a corto plazo	9.411.926,20	11.685.959,00
<b>III. DEUDAS A CORTO PLAZO</b>	<b>110.597.006,31</b>	<b>92.801.731,64</b>
2. Deudas con entidades de crédito (NOTA 12.1.)	68.619.697,52	59.801.104,28
3. Acreedores por arrendamiento financiero (NOTA 7.1.)	2.807.398,28	2.807.398,28
5. Otros pasivos financieros (NOTA 12.2.)	39.169.910,51	30.193.229,08
<b>V. ACREEDORES COMERCIALES Y CUENTAS A PAGAR (Nota 12.3.)</b>	<b>379.858.517,09</b>	<b>420.116.565,59</b>
1. Proveedores	65.098.337,31	64.734.293,22
2. Proveedores empresas grupo y asociadas (NOTA 18.)	367.892,95	471.560,92
3. Acreedores varios (NOTA 12.3.)	284.286.599,21	309.947.956,92
4. Personal (Remuneraciones ptes. Pago)	14.766.375,53	14.677.562,38
6. Otras deudas Administraciones públicas (NOTA 14.1.)	13.039.832,61	14.713.673,61
7. Anticipo de clientes	2.299.479,48	15.571.518,54
<b>VI. PERIODIFICACIONES</b>	<b>1.945.773,93</b>	<b>4.206.061,17</b>
<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>501.813.223,53</b>	<b>528.810.317,40</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.708.498.220,90</b>	<b>1.750.164.679,90</b>



## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	Saldo a 31/12/2014	Saldo a 31/12/2013
<b>A) OPERACIONES CONTINUADAS</b>		
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>707.742.932,16</b>	<b>703.837.676,08</b>
a) Ventas (NOTA 17.c.)	707.742.932,16	703.837.676,08
<b>3.- Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>503.560,19</b>	<b>407.940,95</b>
<b>4.- Aprovisionamientos (NOTA 9.)</b>	<b>-12.143.842,81</b>	<b>-11.234.110,63</b>
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles.	-12.300.450,72	-11.178.924,11
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos.	156.607,91	-55.186,52
<b>5.- Otros ingresos de explotación.</b>	<b>44.822.024,25</b>	<b>47.663.129,71</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.	43.778.040,28	46.196.534,09
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio. (NOTA 10.c.)	1.043.983,97	1.466.595,62
<b>6.- Gastos de personal (NOTA 17.a.)</b>	<b>-357.706.346,63</b>	<b>-438.819.093,47</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados	-272.950.819,18	-335.465.142,07
b) Cargas Sociales	-84.755.527,45	-103.353.951,40
<b>7.- Otros gastos de explotación</b>	<b>-456.898.346,63</b>	<b>-452.612.351,93</b>
a) Servicios exteriores (NOTA 17.b.)	-450.252.113,63	-448.324.517,79
b) Tributos	-3.392.653,35	-3.107.400,96
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-3.253.579,65	-1.180.433,18
<b>8.- Amortización del inmovilizado (NOTA 5. y 6.)</b>	<b>-110.118.551,24</b>	<b>-113.828.112,84</b>
<b>9.- Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras (NOTA 10.)</b>	<b>44.973.885,96</b>	<b>49.691.754,11</b>
<b>10.- Excesos de provisiones</b>	<b>3.556.455,35</b>	<b>5.907.439,81</b>
<b>11.- Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>123.428.265,76</b>	<b>6.242.104,72</b>
b) Resultados por enajenaciones y otras	123.428.265,76	6.242.104,72
<b>17.- Otros resultados (NOTA 17.d.)</b>	<b>-901.552,26</b>	<b>27.392,91</b>
a) Otros ingresos	180.513,31	329.531,08
b) Otros gastos	-1.082.065,57	-302.138,17
<b>A.1 ) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-12.741.515,90</b>	<b>-202.716.230,58</b>
<b>12.- Ingresos financieros</b>	<b>1.669.520,32</b>	<b>4.412.659,30</b>
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	1.669.520,32	4.412.659,30
b.1.-) De empresas del grupo y asociadas	15.484,84	14.917,26
b.2.-) De terceros	681.674,39	3.464.913,54
b.3.-) Activación de intereses financieros	972.361,09	932.828,50
<b>13.- Gastos financieros</b>	<b>-19.168.085,59</b>	<b>-18.078.662,61</b>
b) Por deudas con terceros	-19.168.085,59	-18.078.662,61
<b>15.- Diferencias de cambio</b>	<b>391.827,94</b>	<b>-162.840,89</b>
<b>16.- Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>0,00</b>	<b>-2.618.320,00</b>
a) Deterioro y pérdidas	0,00	-2.618.320,00
<b>A.2) RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-17.106.737,33</b>	<b>-16.447.164,20</b>
<b>A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-29.848.253,23</b>	<b>-219.163.394,78</b>
<b>17.-Impuesto sobre sociedades (NOTA 14.3.)</b>	<b>92.078,99</b>	<b>346.152,66</b>
<b>A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>-29.756.174,24</b>	<b>-218.817.242,12</b>
<b>A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>-29.756.174,24</b>	<b>-218.817.242,12</b>

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS  
TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y DE 2013**
**A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014**

	Notas en la memoria	EUROS 2014	EUROS 2013
<b>A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>		<b>-29.756.174,24</b>	<b>-218.817.242,12</b>
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.		-957.415,61	-214.111,66
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos.			
1. Altas del ejercicio	Nota 10	392.500,00	471.153,18
2. Bajas del ejercicio (Ajustes de subvenciones de ejercicios anteriores)	Nota 10	-95.139,31	
IV. Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes.			
V. Efecto impositivo.	Nota 10	1.980,16	-771,14
<b>B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto (I+II+III+IV+V)</b>		<b>-658.074,76</b>	<b>256.270,38</b>
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	-44.973.885,96	-49.691.754,11
2. Ajustes de subvenciones de ejercicios anteriores.	Nota 10		
3. Otros	Nota 10	-3.785.658,35	-3.073.631,80
IX. Efecto impositivo.	Nota 10	146.278,63	158.296,18
<b>C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias (VI+VII+VIII+IX)</b>		<b>-48.613.265,68</b>	<b>-52.607.089,73</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C)</b>		<b>-79.027.514,66</b>	<b>-271.168.061,47</b>

# ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y DE 2013

## B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2013

	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											
<b>C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2012</b>	14,084,428.12	-	-	420,516,991.39	-	-102,716,929.80	-	-81,688,246.05	-	-	-	716,013,057.06	966,209,300.72
I. Ajustes por cambios de criterio de valoración 2012													0.00
<b>D. SALDO AJUSTADO INICIO DEL 2013</b>	14,084,428.12			420,516,991.39		-102,716,929.80		-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>C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2013</b>	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
<b>D. SALDO AJUSTADO INICIO DEL 2014</b>	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
I. Total ingresos y gastos reconocidos.	-	-	-	-	-	-	-	-29,756,174.24	-	-	-954,543.35	-48,316,797.07	-79,027,514.66
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.	-	-	-	-	-	-218,817,242.12	-	218,817,242.12	-	-	-	-	-
<b>B. SALDO, FINAL DE DICIEMBRE 2014</b>	14,084,428.12	-	-	420,516,991.39	-	-403,222,417.97	-	-29,756,174.24	-	-	-1,168,012.68	615,558,909.97	616,013,724.59

# ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014 Y DE 2013

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	2014	2013
<b>A) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>		
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos.V</b>	<b>-29.848.253,23</b>	<b>-219.163.394,78</b>
<b>2. Ajustes del resultado.</b>	<b>-42.679.912,53</b>	<b>137.575.372,60</b>
Amortización del Inmovilizado (+)	110.118.551,24	113.828.112,84
Correcciones valorativas por deterioro (+/-)		
Variación de provisiones (+/-)	-479.486,63	66.356.314,63
Imputación de subvenciones (-)	-44.973.885,96	-49.691.754,11
Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-123.428.265,76	-6.242.104,72
Resultados por bajas y enaj. de instrum. financieros (+/-)		
Ingresos financieros (-)	-1.669.520,32	-4.412.659,30
Gastos financieros (+)	19.168.085,59	18.078.662,61
Diferencias de cambio (+/-)	-391.827,94	162.840,89
Variación valor razonable en instrumentos financieros (+/-)		2.618.320,00
Otros ingresos y gastos (+/-)	-1.023.562,75	-3.122.360,24
<b>3. Cambios en el capital corriente.</b>	<b>90.052.073,26</b>	<b>53.758.674,30</b>
Existencias (+/-)	-981.489,55	157.620,57
Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	122.710.429,81	131.308.972,87
Otros activos corrientes (+/-)	-3.521.013,02	-5.869.702,04
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (+/-)	-25.416.180,46	-75.554.054,59
Otros pasivos corrientes (+/-)	-68.523,66	-323.097,18
Periodificaciones a corto plazo (+/-)	-2.260.287,24	4.206.061,17
Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	-410.862,62	-167.126,50
<b>4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>-17.962.405,97</b>	<b>-12.544.894,18</b>
Pagos de intereses (-)	-18.640.004,81	-16.942.636,22
Cobro de dividendos (+)		
Cobro de intereses (+)	681.674,39	4.397.742,04
Cobro (Pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	-4.075,55	
Otros Pagos (Cobros) (+/-)		
<b>5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (+/-1+/-2+/-3+/-4)</b>	<b>-438.498,47</b>	<b>-40.374.242,06</b>
<b>B) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>		
<b>6. Pagos por inversiones(-)</b>	<b>-46.837.655,44</b>	<b>-31.709.934,18</b>
Empresas del grupo y asociadas (-)		-304.807,47
Inmovilizado intangible (-)	-4.508.672,23	-966.854,98
Inmovilizado material (-)	-42.790.496,65	-30.975.652,90
Inversiones inmobiliarias (-)		
Otros activos financieros (-)	425.662,60	526.958,53
Activos no corrientes mantenidos para la venta (-)		
Fianzas y depósitos constituidos a largo plazo	35.850,84	10.422,64
Otros activos (-)		
<b>7. Cobros por desinversiones</b>	<b>27.225.389,98</b>	<b>12.378.445,45</b>
Empresas del grupo y asociadas (+)		
Inmovilizado intangible (+)		
Inmovilizado material (+)	27.225.389,98	12.378.445,45
Inversiones inmobiliarias (+)		
Otros activos financieros (+) (Inv. financieras a l.p.)		
Activos no corrientes mantenidos para la venta (+)		
Otros activos (+)		
<b>8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (7-6)</b>	<b>-19.612.265,46</b>	<b>-19.331.488,73</b>
<b>C) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>		
<b>9. Cobros y pagos por instrumento de patrimonio.</b>	<b>29.540,92</b>	<b>103.667,79</b>
Emisión de instrumentos de patrimonio (+) (ampliaciones de capital)		
Amortización de instrumentos de patrimonio (-)		
Adquisición de instrumentos de patrimonio propio (-)		
Enajenación de instrumentos de patrimonio propio (+)		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	29.540,92	103.667,79
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero.</b>	<b>71.253.106,84</b>	<b>14.808.661,01</b>
a) Emisión	133.794.150,55	73.347.916,15
Obligaciones y otros valores negociables (+)		
Deudas con entidades de crédito (+)	133.794.150,55	72.252.776,17
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)		
Otras deudas (+)		1.095.139,98
b) Devolución y amortización	-62.541.043,71	-58.539.255,14
Obligaciones y otros valores negociables (-)		
Deudas con entidades de crédito (-)	-61.390.318,13	-58.539.255,14
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)		
Otras deudas (-)	-1.150.725,58	
<b>11. Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio.</b>		
Dividendos (+)		
Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (+)		
<b>12. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (+-9+/-10-11)</b>	<b>71.282.647,76</b>	<b>14.912.328,80</b>
<b>D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO</b>	<b>391.827,94</b>	<b>-162.840,89</b>
<b>E) AUMENTO O DISMINUCIÓN NETAS DE EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>51.623.711,77</b>	<b>-44.956.242,88</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	24.832.247,42	69.788.490,30
<b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>76.455.959,19</b>	<b>24.832.247,42</b>



# 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 Sociedad, entonces denominada 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). Dado la anterior y de acuerdo con el artículo 13.1 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, la Sociedad se ha inscrito en el Registro Mercantil como Sociedad Unipersonal.

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 se encuentra regulado mediante un Acuerdo Marco firmado con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid con fecha 16 de enero de 2009.

Con fecha 31 de diciembre de 2012 finalizó el periodo de vigencia del Acuerdo Marco y con fecha 27 de diciembre de 2013 el CRTM y Metro de Madrid, S.A. firmaron un Convenio por el que se acordó 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.

Con fecha 30 de Diciembre de 2014, se firma un nuevo convenio con efecto hasta el 31 de diciembre de 2015, en el que se mantiene el acuerdo del anterior convenio relativo a la creación de una Comisión Técnica en la que representantes de ambas partes negociarán el contenido de un nuevo convenio que regule las relaciones reciprocas entre ambas entidades. Hasta la entrada en vigor dicho nuevo convenio se pacta la plena aplicación del Acuerdo-Marco suscrito el 16 de enero de 2009.

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 2014 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 2014, 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 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 2014, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de la Cuentas Anuales del ejercicio 2013 aprobadas por la Junta General de Accionistas de fecha 18 de Junio de 2014.

### 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 2013 en las Cuentas Anuales de 2014.

## 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 29.756.174 euros (pérdidas que ascendieron a 218.817.242 euros a 31 de diciembre de 2013), y su fondo de maniobra es negativo en 245.546.818 euros a 31 de diciembre de 2014 (el cual, fue negativo en 247.020.116 euros a 31 de diciembre de 2013). Dentro del Fondo de Maniobra, 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 2014.
- ⊙ En relación con el proceso de negociación abierto entre la Sociedad y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en los ejercicios 2013 y 2014 las partes han firmado un Convenio por el que se acordó 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 2015 (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 2014, 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).
- ⊙ Adicionalmente los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid para el ejercicio de 2015, reflejan un crédito de 1.060.739.488 euros, a favor de Metro de Madrid, S.A., según el siguiente detalle: (ver tabla).
- ⊙ En dicho presupuesto, se encuentra incluida, en relación con el Plan Inmobiliario (véase Nota 6) de la Sociedad, la enajenación de las dependencias de Plaza de Castilla, Ventas y Castelló por un importe estimado de 75 millones de euros, considerando un cobro en el segundo semestre de 2015 por importe de aproximadamente 34 millones de euros relativos a esta operación.

Presupuesto de Gastos	Euros
Capítulo 1: Gastos Personal	351.558.045
Capítulo 2: Gastos Bienes Corrientes y Servicios	487.485.200
Capítulo 3: Gastos Financieros	25.994.718
Capítulo 6: Inversiones Reales	100.832.056
Capítulo 8: Activos Financieros	19.167.944
Capítulo 9: Pasivos Financieros	75.701.525
	<b>1.060.739.488</b>
Presupuesto de Ingresos	Euros
Capítulo 5: Ingresos Patrimoniales	840.169.084
Capítulo 6: Enajenación de Inversiones Reales	18.014.078
Capítulo 8: Activos Financieros	6.800.000
Capítulo 9: Pasivos Financieros	195.756.326
	<b>1.060.739.488</b>



### 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, consiste en su traspaso a la cuenta de Fondos Propios "Resultados negativos de ejercicios anteriores".

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

DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	Importe (Euros)
Resultados negativos de ejercicios anteriores	-29.756.174,24
<b>TOTAL</b>	<b>-29.756.174,24</b>

### 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 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 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 2014 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 los ejercicios 2014 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 2014 ni a 31 de diciembre de 2013.

## **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 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 2014 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 2014 y 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**

Las indemnizaciones por cese involuntario se reconocen en el momento en que existe un plan formal detallado y se ha generado una expectativa válida entre el personal afectado de que se va a producir la rescisión de la relación laboral, ya sea por haber comenzado a ejecutar el plan o por haber anunciado sus principales características.

Durante el ejercicio 2014, la empresa ha abonado los compromisos adquiridos para dicho ejercicio en el pago de las indemnizaciones derivadas del expediente de regulación de empleo llevado a efecto a finales de 2013.

La empresa no prevé que, en el año 2015, vayan a tramitarse nuevos expedientes de despido colectivo o despidos individuales, más allá de los disciplinarios que, en su caso, pudieran darse, 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 los ejercicios 2014 y 2013, es el siguiente:

Durante el ejercicio 2014 se ha activado el importe de 20.546 euros derivado de los gastos financieros provenientes de préstamos a largo plazo, considerados como financiación específica en aquellos proyectos cuya duración es superior a un año. En el ejercicio 2013 se activó un importe de 41.148 euros de gastos financieros.

Las variaciones de la amortización acumulada en 2014 y 2013 han sido:

El importe de los bienes de esta naturaleza totalmente amortizados y en uso a cierre de los ejercicios 2014 y 2013 es de 71.935.771 y 66.718.827 euros respectivamente.

Ejercicio 2013					
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
<b>TOTAL</b>	<b>78.064.943,94</b>	<b>588.256,86</b>	<b>41.148,25</b>	<b>288.218,25</b>	<b>78.982.567,30</b>

Ejercicio 2014					
ACTIVO	SALDO INICIAL	ALTAS	ACTIVACION INTERESES	TRASPASOS	SALDO FINAL (€)
Patentes y marcas	102.330,77	-	-	-	102.330,77
Aplicaciones informáticas	73.584.276,89	4.516.498,50	-	4.940.984,68	83.041.760,07
Anticipos para inmovilizado inmaterial	5.295.959,64	176.610,28	20.545,61	-4.286.065,75	1.207.049,78
<b>TOTAL</b>	<b>78.982.567,30</b>	<b>4.693.108,78</b>	<b>20.545,61</b>	<b>654.918,93</b>	<b>84.351.140,62</b>

Ejercicio 2014					
ACTIVO	VIDA ÚTIL	SALDO INICIAL	DOTACION	SALDO FINAL	INMOV.
Patentes y marcas	10	42.330,77	-	42.330,77	42.330,77
Aplicaciones	3	71.130.273,78	3.669.040,39	74.799.314,17	71.893.440,16
<b>TOTAL</b>		<b>71.172.604,55</b>	<b>3.669.040,39</b>	<b>74.841.644,94</b>	<b>71.935.770,93</b>

Ejercicio 2013					
ACTIVO	VIDA ÚTIL	SALDO INICIAL	DOTACION	SALDO FINAL	INMOV.
Patentes y marcas	10	42.330,77	-	42.330,77	42.330,77
Aplicaciones	3	67.422.548,01	3.707.725,77	71.130.273,78	66.676.495,95
<b>TOTAL</b>		<b>67.464.878,78</b>	<b>3.707.725,77</b>	<b>71.172.604,55</b>	<b>66.718.826,72</b>

## 6. Inmovilizado material

La composición y movimientos, en los años 2014 y 2013, de las partidas recogidas en este capítulo del Balance, son los que figuran a continuación:

	SALDO INICIAL	ALTAS	BAJAS	TRASPASOS	ACTIVACIÓN G.FINAN-CIEROS	SALDO FINAL
<b>TERRENOS Y CONSTRUCCIONES</b>	<b>1.001.421.452,21</b>	<b>10.955.128,71</b>	<b>-13.024.581,39</b>	<b>3.094.717,90</b>	-	<b>1.002.446.717,43</b>
1. INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	718.603.491,77	1.064.168,94	0,00	665.315,78	-	720.332.976,49
2. VIA	126.531.701,43	9.772.896,34	0,00	2.283.440,69	-	138.588.038,46
4. OC-GALERIAS	1.858.655,04	0,00	-556.557,35	0,00	-	1.302.097,69
5. EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	17.112.184,74	25.334,94	-5.636.193,35	-251.702,61	-	11.249.623,72
5B. EDIFICIOS ADM. TERCEROS	0,00	0,00	0,00	0,00	-	0,00
6. EDIFICIOS INDUSTRIALES	137.315.419,23	92.728,49	-6.831.830,69	397.664,04	-	130.973.981,07
<b>INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA</b>	<b>912.611.550,87</b>	<b>10.257.641,86</b>	<b>-10.158.439,95</b>	<b>885.903,59</b>	-	<b>913.596.656,37</b>
7. MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	26.592.442,27	134.596,18	0,00	25.288,00	-	26.752.326,45
8. MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	81.198.813,25	10.577,72	-1.454.622,30	0,00	-	79.754.768,67
9. CUARTOS TRANSFORMACION	5.196.248,22	0,00	0,00	0,00	-	5.196.248,22
10. INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECHANICAS	160.835.862,02	748.267,81	-98.229,07	18.998,34	-	161.504.899,10
11. INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	360.544.356,42	6.607.007,79	-3.098.173,55	-1.800.266,76	-	362.252.923,90
12. ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	204.024.855,69	2.347.832,46	0,00	2.570.743,66	-	208.943.431,81
13. OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	70.728.286,36	216.493,78	-5.498.491,68	71.140,35	-	65.517.428,81
13B. SEÑALES DE TERCEROS	466.880,33	192.866,12	0,00	0,00	-	659.746,45
14. ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.316.446,05	0,00	0,00	0,00	-	2.316.446,05
15. INSTALACIONES SANITARIAS	707.360,26	0,00	-8.923,35	0,00	-	698.436,91

(continúa...)	SALDO INICIAL	ALTAS	BAJAS	TRASPASOS	ACTIVACIÓN G.FINAN- CIEROS	SALDO FINAL
<b>OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO</b>	<b>31.142.432,12</b>	<b>661.098,28</b>	<b>-1.760.940,01</b>	<b>285.462,92</b>	-	<b>30.328.053,31</b>
16. MOBILIARIO	16.563.650,57	270.790,28	-1.639.984,08	179.164,32	-	15.373.621,09
17. ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	3.349.490,58	22.424,13	-120.955,93	11.125,87	-	3.262.084,65
18. UTILLAJE	11.229.290,97	367.883,87	0,00	95.172,73	-	11.692.347,57
<b>ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>884.582.205,49</b>	<b>1.360.201,40</b>	<b>-48.462.054,00</b>	<b>1.396.824,33</b>	-	<b>838.877.177,22</b>
19. MATERIAL FERROVIARIO	823.028.896,27	1.302.057,40	-48.462.054,00	1.373.964,33	-	777.242.864,00
20. MATERIAL AUTOMOVIL	507.676,72	0,00	0,00	0,00	-	507.676,72
20C. COCHES TERCEROS	2.511.060,29	58.144,00	0,00	22.860,00	-	2.592.064,29
21. DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO FRO	58.534.572,21	0,00	0,00	0,00	-	58.534.572,21
<b>OTRO INMOVILIZADO</b>	<b>87.012.544,59</b>	<b>4.329.401,26</b>	<b>-1.063.756,73</b>	<b>2.995.389,00</b>	-	<b>93.273.578,12</b>
22. EQUIPOS PROCESO INFORMACION	40.419.405,81	727.195,93	0,00	358.338,86	-	41.504.940,60
23. REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	34.108.141,50	1.322.019,25	-679.525,86	354.037,40	-	35.104.672,29
24. REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	10.020.512,17	1.379.775,04	-378.605,87	2.035.951,34	-	13.057.632,68
24B. REPUESTOS TERCEROS	2.464.485,11	900.411,04	-5.625,00	247.061,40	-	3.606.332,55
<b>INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO</b>	<b>127.030.880,99</b>	<b>23.664.434,66</b>	<b>-252.029,96</b>	<b>-9.313.216,67</b>	<b>951.815,48</b>	<b>142.081.884,50</b>
25. MATERIAL FERROVIARIO	2.022.143,98	99.421,69	0,00	-328.427,73	45.579,31	1.838.717,25
26. INSTALACIONES TECNICAS EN MONTAJE	111.640.791,65	1.212.627,02	0,00	-612.430,98	905.258,85	113.146.246,54
27. MAQUINARIA EN MONTAJE	1.060.315,89	48.900,00	0,00	0,00	561,58	1.109.777,47
28. EQUIPOS EN PROCESO DE INFORMACIÓN EN MONTAJE	108.763,18	396.200,00	0,00	-108.763,18		396.200,00
29. CONSTRUCCIONES EN CURSO	823.497,01	2.468.268,58	0,00	-732.517,72	415,74	2.559.663,61
30. OTRAS INVERSIONES EN CURSO	11.375.369,28	19.439.017,37	-252.029,96	-7.531.077,06		23.031.279,63
<b>TOTAL</b>	<b>3.043.801.066,27</b>	<b>51.227.906,17</b>	<b>-74.721.802,04</b>	<b>-654.918,93</b>	<b>951.815,48</b>	<b>3.020.604.066,95</b>



Las variaciones en 2014 de la amortización acumulada del inmovilizado material han sido las siguientes:

EJERCICIO 2014	SALDO INICIAL	DOTACION
<b>1.TERRENOS Y CONSTRUCCIONES</b>	<b>-263.019.839,73</b>	<b>-24.044.011,63</b>
1. INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	-118.962.851,10	-10.990.501,69
2. VIA	-86.266.199,04	-8.569.757,20
4. OC-GALERIAS	0,00	0,00
5. EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	-5.204.518,26	-618.923,65
5B. EDIFICIOS ADM. TERCEROS	0,00	0,00
6. EDIFICIOS INDUSTRIALES	-52.586.271,33	-3.864.829,09
<b>2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA</b>	<b>-547.607.872,24</b>	<b>-50.727.539,09</b>
7. MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	-21.662.753,18	-1.313.388,41
8. MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	-38.844.567,99	-4.075.225,02
9. CUARTOS TRANSFORMACION	-1.762.662,34	-313.341,59
10. INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECHANICAS	-82.702.907,92	-7.158.431,82
11. INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	-229.350.343,39	-20.286.776,72
12. ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	-120.105.059,70	-13.884.549,58
13. OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	-50.248.036,02	-3.595.359,39
13B. SEÑALES DE TERCEROS	-136.837,02	-37.601,10
14. ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	-2.108.000,40	-59.199,96
15. INSTALACIONES SANITARIAS	-686.704,28	-3.665,50
<b>3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO</b>	<b>-24.806.795,40</b>	<b>-1.515.350,59</b>
16. MOBILIARIO	-10.956.269,17	-1.131.860,05
17. ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	-2.910.662,64	-144.117,19
18. UTILLAJE	-10.939.863,59	-239.373,35
<b>4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>-729.420.271,22</b>	<b>-26.131.858,39</b>
19. MATERIAL FERROVIARIO	-668.817.486,34	-25.507.976,20
20. MATERIAL AUTOMOVIL	-439.865,28	-28.756,64
20C. COCHES TERCEROS	-1.628.347,39	-595.125,55
20B. DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO	-58.534.572,21	
<b>5. OTRO INMOVILIZADO</b>	<b>-68.272.311,19</b>	<b>-4.030.751,15</b>
22. EQUIPOS PROCESO INFORMACION	-37.707.090,92	-1.844.576,70
23. REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	-24.541.008,91	-1.169.241,19
24. REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	-5.667.083,73	-773.394,66
24B. REPUESTOS DE TERCEROS	-357.127,63	-243.538,60
<b>TOTAL</b>	<b>-1.633.127.089,78</b>	<b>-106.449.510,85</b>

BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL	TOTALMENTE AMORTIZADO
7.116.094,06	20,75	-279.947.736,55	55.360.623,61
0,00	2.938,57	-129.950.414,22	2.225.000,02
0,00	20,75	-94.835.935,49	46.786.994,39
0,00	0,00	0,00	-
2.572.577,11	48.662,49	-3.202.202,31	-
0,00	0,00	0,00	-
4.543.516,95	-51.601,06	-51.959.184,53	6.348.629,20
9.607.187,42	1.357.542,57	-587.370.681,34	259.503.478,61
0,00	0,00	-22.976.141,59	15.636.179,72
1.365.053,76	0,00	-41.554.739,25	13.169.491,68
0,00	0,00	-2.076.003,93	-
96.625,25	0,00	-89.764.714,49	44.513.398,56
2.678.399,57	1.357.320,57	-245.601.399,97	112.928.962,57
0,00	222,00	-133.989.387,28	49.023.584,46
5.458.185,49	0,00	-48.385.209,92	21.756.437,47
0,00	0,00	-174.438,12	-
0,00	0,00	-2.167.200,36	1.813.642,21
8.923,35	0,00	-681.446,43	661.781,94
1.721.073,02	0,00	-24.601.072,97	17.732.992,06
1.600.117,09	0,00	-10.488.012,13	4.833.329,06
120.955,93	0,00	-2.933.823,90	2.098.730,27
0,00	0,00	-11.179.236,94	10.800.932,73
42.425.774,80	85.185,61	-713.041.169,20	450.799.968,48
42.425.774,80	85.185,61	-651.814.502,13	391.948.866,58
0,00	0,00	-468.621,92	316.529,69
0,00	0,00	-2.223.472,94	-
		-58.534.572,21	58.534.572,21
557.776,86	-1.442.748,93	-73.188.034,41	54.074.188,15
0,00	0,00	-39.551.667,62	35.682.873,90
324.435,29	-85.185,61	-25.471.000,42	16.033.805,13
232.294,15	-1.357.563,32	-7.565.747,56	2.357.509,12
1.047,42	0,00	-599.618,81	-
61.427.906,16	0,00	-1.678.148.694,47	837.471.250,91

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

EJERCICIO 2013	SALDO INICIAL	ALTAS
<b>TERRENOS Y CONSTRUCCIONES</b>	<b>989.851.422,56</b>	<b>7.141.463,36</b>
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
<b>INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA</b>	<b>897.394.063,56</b>	<b>2.655.853,94</b>
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 ELECTROMECHANICAS	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	-
<b>OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO</b>	<b>30.808.237,84</b>	<b>287.732,32</b>
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
<b>ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>924.347.016,07</b>	<b>640.014,73</b>
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	-
<b>OTRO INMOVILIZADO</b>	<b>85.379.175,44</b>	<b>2.717.665,51</b>
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
<b>INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO</b>	<b>133.895.640,24</b>	<b>18.134.000,80</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>3.061.675.555,71</b>	<b>31.576.730,66</b>

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
<b>1. TERRENOS Y CONSTRUCCIONES</b>	<b>239.516.994,81</b>	<b>23.502.844,92</b>
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
<b>2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA</b>	<b>496.504.680,10</b>	<b>51.301.321,17</b>
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
<b>3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO</b>	<b>23.139.259,15</b>	<b>1.670.000,40</b>
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
<b>4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>737.895.895,06</b>	<b>29.500.097,43</b>
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	
<b>5. OTRO INMOVILIZADO</b>	<b>66.087.317,81</b>	<b>4.146.123,15</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>1.563.144.146,93</b>	<b>110.120.387,07</b>

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
<b>-4.674,65</b>	<b>-193.454,38</b>	<b>547.607.872,24</b>	<b>242.945.112,27</b>
-	-	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
<b>-2.464,15</b>	<b>-</b>	<b>24.806.795,40</b>	<b>17.764.451,04</b>
-	-	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
<b>-37.975.721,27</b>	<b>-</b>	<b>729.420.271,22</b>	<b>438.996.012,20</b>
-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
<b>-2.154.584,15</b>	<b>193.454,38</b>	<b>68.272.311,19</b>	<b>48.287.816,96</b>
-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	
<b>-40.137.444,22</b>	<b>-</b>	<b>1.633.127.089,78</b>	<b>801.150.192,37</b>

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 2014 para su Inmovilizado han sido:

- ◉ Renovación de vía, 10 millones de euros.
- ◉ Instalaciones de seguridad, 7 millones de euros.
- ◉ Sustitución y renovación de escaleras mecánicas, 5 millones de euros.
- ◉ Repuestos de inmovilizado de vía e instalaciones, 5 millones de euros
- ◉ Material móvil, 4 millones de euros.
- ◉ Señalización incremento de capacidad de líneas, 4 millones de euros.
- ◉ Remodelación y mejoras en estaciones 3 millones de euros
- ◉ Renovación de vehículos auxiliares y dresinas, 2 millones de euros.
- ◉ Equipos de señalización y comunicaciones, 2 millones de euros.
- ◉ Actuaciones varias en instalaciones eléctricas, 2 millones de euros.
- ◉ Energía y subestaciones, 2 millones de euros.
- ◉ Conservación y consolidación de túneles y pozos, 1 millón de euros
- ◉ Máquinas automáticas y torniquetes, 1 millón de euros



Durante el ejercicio 2014 la Sociedad ha enajenado los inmuebles de Cavanilles-Granada y el recinto de Cuatro Caminos, actuaciones que se enmarcan en el protocolo de colaboración suscrito entre Metro y el Ayuntamiento de Madrid para la regeneración urbana de diferentes puntos de la ciudad afectados por la infraestructura ferroviaria metropolitana.

Con fecha 17 de diciembre de 2014 se firma el contrato de la venta del recinto de Granada-Cavanilles en Madrid que se adjudica por un importe de 28.800.000 euros, siendo parte del precio de la venta un pago en especie consistente en la construcción, a cargo del adquirente, de la obra de la nueva sede social en el recinto de Canillejas, propiedad de Metro de Madrid por un precio cerrado de 20 millones de euros (véase Nota 8.1.1). La Sociedad ha dado de baja los activos asociados a esta venta por un valor neto contable de 3.219.338 euros, junto con la subvención asociada a la misma, y ha registrado un beneficio en la cuenta de pérdidas y ganancias por importe de 26.851.953 euros.

Con fecha 17 de diciembre de 2014 la Sociedad firma el contrato para la venta del recinto de Cuatro Caminos, que se adjudica por un importe de 88.321.000 euros, siendo parte del precio de la venta un pago en especie consistente en la construcción, a cargo del adquirente, de unas cocheras subterráneas en el ámbito de Cuatro Caminos cuya propiedad mantiene Metro de Madrid, por un precio cerrado de 30.709.997 euros (véase Nota 8.1.1). La Sociedad ha dado de baja los activos asociados a esta venta por un valor neto contable de 2.594.341 euros, junto con la subvención asociada a la misma, y ha registrado un beneficio en la cuenta de pérdidas y ganancias por importe de 86.252.487 euros.

Durante el ejercicio 2014 la Sociedad ha procedido a la venta de la parcela que ostentaba en la calle General Ricardos cuyo valor neto contable ascendía a 132.506 y se ha registrado un beneficio en la cuenta de pérdidas y ganancias por importe de 1.339.511 euros.

Adicionalmente, se han entregado a la Sociedad Sbase "Buenos Aires" 17 unidades de material móvil y cuatro lotes de repuestos conforme al contrato de compra venta firmado en 2013. El resultado de la operación en el ejercicio 2014, recoge un beneficio de 8.796.197 euros. Durante el ejercicio 2013, se firmó un contrato de compra venta de coches 6000 1ª y repuestos con Subterráneos de Buenos Aires. A 31 de diciembre de 2013 se entregó a Buenos Aires 16 unidades de material móvil y un remolque del tipo 6000 1ª. El resultado de la operación en el ejercicio 2013, recogió un beneficio de 6.358.586 euros.

Durante el ejercicio 2014 se ha activado el importe de 861.816 euros, derivado de los gastos financieros provenientes de préstamos a largo plazo considerados como financiación específica en aquellos proyectos que necesitan un periodo superior a un año para estar en condiciones de uso y/o explotación. En el ejercicio 2013 se activaron 891.681 euros de gastos financieros.

El importe de los bienes de esta naturaleza totalmente amortizados y en uso a cierre de los ejercicios 2014 y 2013, es de 837.471.251 euros y 801.150.192 euros respectivamente.

Las adquisiciones de inmovilizado, material e intangible, durante 2014 y 2013 se han financiado, en su totalidad, a través de préstamos bancarios (véase Nota 12.1).



## 7. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar

Dentro del epígrafe “Elementos de transporte”, la Sociedad 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. La duración del contrato es por un periodo máximo de 25 años, con opción de compra en el año 2015 o la posibilidad de extender la operación hasta el año 2022. Con fecha 19 de Diciembre de 2014 se formalizó la extensión del contrato por 7 años adicionales finalizando en 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 17 años desde que se realizó la operación, habiendo satisfecho cuotas por valor de 53.086.231 euros y quedando pendiente por liquidar 72.888.854 euros.

	2014		2013
	Importe (€)		Importe (€)
Cuotas abonadas hasta 2013	50.278.833,01	Cuotas abonadas hasta 2012	47.471.434,73
Cuota satisfecha en 2014	2.807.398,28	Cuota satisfecha en 2013	2.807.398,28
Cuotas pendientes	72.888.854,21	Cuotas pendientes	89.376.344,55
<b>TOTAL DEUDA</b>	<b>125.975.085,50</b>		<b>139.655.177,56</b>

Con fecha 19 de diciembre de 2014 se formalizó la extensión del contrato hasta el año 2022, reduciendo considerablemente las cuotas, debido básicamente a una menor carga financiera de la operación hasta su finalización.

	Cuotas		Valor Actual Cuotas	
	2014	2013	2014	2013
1 año	2.807.398,29	2.807.398,29	2.807.398,29	2.807.398,29
Entre 2 y 5 años	30.723.444,36	30.233.969,67	28.419.510,6	25.764.123,46
Más de 5 años	39.358.011,56	56.334.976,57	32.045.398,35	35.851.512,38
<b>Total</b>	<b>72.888.854,21</b>	<b>89.376.344,53</b>	<b>63.272.307,24</b>	<b>64.423.034,13</b>

No existen cuotas contingentes reconocidas como gasto del ejercicio ni bases para su determinación a futuro.

### 7.2. 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 2014 y 2013 se desglosa en la siguiente clasificación:

Arrendamientos operativos. Gasto del ejercicio	2014	2013
	Importe (€)	Importe (€)
Caixarenting 7000	5.915.732,52	5.915.732,52
Caixarenting 6000	849.089,60	1.223.416,32
Ferromóvil 3000, S.L.	43.940.187,15	45.602.373,15
Ferromóvil 9000, S.L.	28.049.173,33	29.304.809,20
Plan Azul S.L.	36.291.795,34	37.115.924,45
Plan Metro	31.821.167,54	17.392.970,86
Otros arrendamientos	4.726.784,31	5.926.479,87
<b>TOTAL</b>	<b>151.593.929,79</b>	<b>142.481.706,37</b>

Al cierre del ejercicio 2014 y 2013 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:

Arrendamientos operativos-Cuotas futuras		
1 AÑO	2014	2013
Caixarenting 7000	5.915.732,52	5.915.732,52
Caixarenting 6000	-	1.223.416,32
Ferromóvil 3000, S.L.	52.330.763,60	53.843.007,20
Ferromóvil 9000, S.L.	33.418.631,28	34.379.146,34
Plan Azul S.L.	35.983.315,27	36.291.795,53
Plan Metro, S.A.	41.549.543,24	31.953.720,92
Otros Arrendamientos	4.670.592,07	4.661.863,47
<b>Total :</b>	<b>173.868.577,98</b>	<b>168.268.682,30</b>
ENTRE 2 Y 5 AÑOS	2014	2013
Caixarenting 7000	20.705.063,82	23.662.930,08
Caixarenting 6000	-	4.180.005,76
Ferromóvil 3000, S.L.	194.253.081,98	200.300.529,14
Ferromóvil 9000, S.L.	124.103.950,76	127.944.528,23
Plan Azul S.L.	143.933.261,08	145.167.182,13
Plan Metro, S.A.	177.165.341,30	173.331.525,41
Otros Arrendamientos	5.387.922,64	7.221.480,46
<b>Total :</b>	<b>665.548.621,58</b>	<b>681.808.181,21</b>
Más de 5 años	2014	2013
Caixarenting 7000	-	2.957.866,26
Caixarenting 6000	-	-
Ferromóvil 3000, S.L.	170.053.247,82	216.336.564,26
Ferromóvil 9000, S.L.	108.737.451,58	138.315.505,38
Plan Azul S.L.	107.949.945,81	145.167.182,13
Plan Metro, S.A.	478.026.019,08	523.752.258,01
Otros Arrendamientos	25.614.488,60	19.147.830,10
<b>Total :</b>	<b>890.381.152,89</b>	<b>1.045.677.206,14</b>

En su posición de arrendatario, los contratos de arrendamiento más significativos que tiene la Sociedad al cierre del ejercicio 2014 y 2013 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 2014 y 2013 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.

CAIXARENTING 7000	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	5.915.732,52	20.705.063,82	-

**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 2014 y 2013 han ascendido a 849.089,60 euros y 1.223.416 euros respectivamente, incluyendo en este importe gastos por mantenimiento y seguros de 416.716 euros. No existen cuotas contingentes ni opciones de compra sobre este material. Con fecha 23 de Octubre de 2014, se produjo la cancelación del contrato de arrendamiento correspondiente a coches 6000.

**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 2014 y 2013 las cuotas de arrendamiento satisfechas por estos contratos han ascendido a 75.826.071 euros y 77.247.281 euros, respectivamente. 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 71.989.360 euros que corresponde al gasto repercutido de forma lineal en el ejercicio 2014. 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. (Véase Nota 15).

El importe total de los pagos futuros mínimos del arrendamiento para éste caso son los que se indican a continuación:

Ferromóvil 3000, S.L.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	52.330.763,60	194.253.081,98	170.053.247,82

Ferromóvil 9000, S.L.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	33.418.631,28	124.103.950,76	108.737.451,58

Con fecha 19 de febrero de 2014, se ha firmado con ambas sociedades una novación de los contratos de arrendamiento y mantenimiento, derivados de la necesidad operativa de prolongar el período de arrendamiento del Material Móvil y de los Equipos ATP/ATO hasta el 30 de abril de 2024, y de adaptar los términos del mantenimiento a las circunstancias actuales del Material Móvil y de los Equipos ATP/ATO.

**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 2014, ha ascendido a 36.291.795 euros, que incluye 3.152.753 euros que conforman la parte contingente generada por el incremento del 85% del IPC de años anteriores. Durante 2013 el gasto reconocido fue de 37.115.924 euros que incluye 3.060.445 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:

Plan Azul o7, S.L.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	35.983.315,27	143.933.261,08	107.949.945,81

**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 recepcionaron las últimas 27 unidades y se modificaron las cuotas de arrendamiento para adaptarlas al uso real operativo que se va a realizar del material arrendado. En el ejercicio 2014 se reconoció un gasto de 31.821.168 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:

Plan Metro, S.A.	1 año	Entre 2 y 5 años	Más de 5 años
Cuotas	41.549.543,24	177.165.341,30	478.026.019,08



## 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 2014 y 2013, por categorías y clases, sin incluir las inversiones en Empresas del Grupo y Asociadas, es como sigue:

#### NO CORRIENTE

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	
	2014	2013
Préstamos y partidas a cobrar		
Créditos a terceros	5.779.834,34	5.770.974,39
Depósitos y fianzas	122.338,74	158.189,58
Otros activos financieros	56.986.645,10	6.723.172,84
<b>TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A COBRAR</b>	<b>62.888.818,18</b>	<b>12.652.336,81</b>

#### CORRIENTE

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	
	2014	2013
Otros activos financieros	59.421,27	369.371,21
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	90.575.183,34	172.381.801,46
< Clientes por ventas y prestaciones de servicios	64.832.604,76	118.276.905,77
< Otras cuentas a cobrar	25.742.578,58	54.104.895,69
<b>TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A COBRAR</b>	<b>90.634.604,61</b>	<b>172.751.172,67</b>

#### Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

	Euros	
Tesorería	76.455.959,19	24.832.247,42
<b>TOTAL EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS</b>	<b>76.455.959,19</b>	<b>24.832.247,42</b>

### 8.1.1.-Activos financieros a largo plazo

El movimiento durante los ejercicios 2014 y 2013 de cada partida incluida en préstamos y partidas a cobrar a largo plazo ha sido el siguiente:

	Largo plazo	Créditos a terceros	Depósitos y fianzas entregadas	Otros activos	Total
2013	Saldo 31.12.2012	5.947.626,05	168.612,22	7.085.042,59	13.201.280,86
	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
	<b>Saldo 31.12.2013</b>	<b>5.770.974,39</b>	<b>158.189,58</b>	<b>6.723.172,84</b>	<b>12.652.336,81</b>
2014	Entradas / (Reducciones)	933.861,60	-	50.709.997,62	51.643.859,22
	Salidas / (Dotaciones)	925.001,65	35.850,84	446.525,36	1.407.377,85
	<b>Saldo 31.12.2014</b>	<b>5.779.834,34</b>	<b>122.338,74</b>	<b>56.986.645,10</b>	<b>62.888.818,18</b>

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 2014 y 2013 el saldo a largo plazo asciende a 357.922 euros y 421.742 euros respectivamente.

**b) Créditos al personal a largo plazo:** Dichos créditos tienen un vencimiento de 30 meses. Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 el saldo a largo plazo asciende a 5.421.912 euros y 5.349.232 euros respectivamente.

“Otros activos financieros” recoge el importe a largo plazo por 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). Adicionalmente, en el ejercicio 2014, se registra en este epígrafe, el importe correspondiente a la retribución en especie de la venta de los recintos de Cuatro Caminos y Cavanilles-Granada cuyo importe asciende a 50.709.998 euros (véase Nota 6).

El detalle por vencimientos de créditos a terceros, a 31 de diciembre de 2014 y 2013, es el siguiente:

Entidad	1 año		Entre 2 y 5 años		Más de 5 años	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Préstamos a largo plazo para la adquisición de viviendas	89.869,81	95.533,00	279.556,74	308.229,41	78.365,61	113.512,48
Créditos al personal a largo plazo	1.028.639,83	1.178.216,85	5.421.912,00	5.349.232,50	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.118.509,64</b>	<b>1.273.749,85</b>	<b>5.701.468,74</b>	<b>5.657.461,91</b>	<b>78.365,61</b>	<b>113.512,48</b>

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 2014	Ejercicio 2013
· Clientes por ventas y prestaciones de servicios	56.737.272,55	109.243.469,27
· Clientes empresas del grupo y asociadas	8.095.332,21	9.033.436,50
· Deudores varios	8.140.620,03	7.509.586,77
· Personal	1.118.509,64	1.273.749,85
· Activo por impuesto corriente	-	30.713,58
· Otros créditos con las administraciones públicas (ver Nota 14.1.)	16.483.448,91	45.290.845,49
<b>Total</b>	<b>90.575.183,34</b>	<b>172.381.801,46</b>

Durante el ejercicio 2014 la Sociedad ha registrado pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales por importe de 3.253.580 euros, de los cuales 177.874 euros se corresponden con pérdidas de créditos comerciales incobrables (en el ejercicio 2013 se dotó un importe de 1.180.433 euros).

Deudores Comerciales	Deterioro de valor
Saldo inicial 2012	2.809.966,30
Dotaciones	1.249.794,81
Aplicaciones y anulaciones	311.342,39
<b>Saldo final 2013</b>	<b>3.748.418,72</b>
Dotaciones	3.406.240,18
Aplicaciones y anulaciones	330.534,45
<b>Saldo final 2014</b>	<b>6.824.124,45</b>

El detalle del epígrafe de Efectivo y Otros Activos equivalentes es como sigue:

Conceptos	2014	2013
Caja	10.263.351,51	11.960.915,49
Bancos	66.192.607,68	12.871.331,93
<b>Total</b>	<b>76.455.959,19</b>	<b>24.832.247,42</b>

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 al 31 de diciembre de 2014 no se ha dispuesto crédito, por importe de 29 millones de euros.



PÓLIZAS DE CRÉDITO	2014			2013		
BANCO	Dispuesto	Límite	Vencimiento	Dispuesto	Límite	Vencimiento
SANTANDER	-	15.000.000	17/12/15	-	15.000.000	19/11/14
CAIXABANK	-	4.000.000	3/12/15	-	4.000.000	29/11/14
SABADELL ATLÁNTICO	-	10.000.000	5/12/15	-	10.000.000	19/11/14
		<b>29.000.000</b>			<b>29.000.000</b>	

Asimismo, a cierre de los ejercicios 2014 y 2013 existía un saldo en las distintas cuentas bancarias de 66.192.608 euros y 12.871.332 euros respectivamente.

## 8.2.- Inversiones en Empresas asociadas

El movimiento durante los ejercicios 2014 y 2013 de cada partida de este capítulo ha sido el siguiente:

	Largo plazo	Participaciones en empresas asociadas	Créditos a empresas asociadas	Totales
2013	Saldo inicial	38.316.706,47	303.917,03	38.620.623,50
	Entradas / (reducciones)	304.807,47	11.562,88	316.370,35
	Salidas / (dotaciones)	-2.618.320,00	-	-2.618.320,00
	<b>Saldo final 2013</b>	<b>36.003.193,94</b>	<b>315.479,91</b>	<b>36.318.673,85</b>
2014	Entradas / (reducciones)	-	12.002,81	12.002,81
	Salidas / (dotaciones)	-	-	-
	<b>Saldo final 2014</b>	<b>36.003.193,94</b>	<b>327.482,72</b>	<b>36.330.676,66</b>

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 2014-2013 los intereses devengados a esas fechas se capitalizaron, pasando a ser el total dispuesto de 327.483 euros y 315.480 euros respectivamente. Los intereses devengados a 31 de diciembre de 2014 y 2013, pendientes de cobro, ascendieron a 7.951 euros y 7.659 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 ascendió a 18.264.758 euros.

Durante los ejercicios 2012 y 2013, se acordó en Consejo de Administración la realización de la ampliación de capital por los pagos que los socios realizaron en concepto de intereses y comisiones del crédito Subordinado. Con ello Metro de Madrid seguía manteniendo su porcentaje de participación social y el importe total del coste de la inversión ascendió a 18.642.101 euros y 18.946.909 euros respectivamente. 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 dotó 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 2014, la Sociedad no considera que proceda dotación de provisión por deterioro.

El importe recuperable de Transportes Ferroviarios de Madrid S.A. se ha calculado como el valor actual de los flujos de efectivo que se espera que genere dicha sociedad asociada, procedentes de su actividad ordinaria así como de los flujos esperados del eventual reequilibrio económico financiero solicitado a la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Las Cuentas Anuales de la sociedad están siendo auditadas a 31 de diciembre de 2014. 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 15 años.
2. La tasa de descuento utilizada es el 7,22% y ha sido estimada en base el Coste Medio Ponderado de Capitales del sector corregido por la prima de riesgo específica de la entidad dependiente.

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de participación (%)	Capital	Reservas	Otras partidas de Fondos Propios	Resultado ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Total Patrimonio Neto	Valor de la Inversión
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. Doctor Esquerdo, 136 280007 MADRID	2014	42,50%	44.581	-	7.294	(567)	51.308	(7141)	11.806
	2013	42,50%	44.581	-	6.978	307	51.866	(7141)	11.806

- **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 2014. No se han percibido dividendos en el ejercicio.

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de participación (%)	Capital	Reservas	Otras partidas de Fondos Propios	Resultado ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Total Patrimonio Neto	Valor de la Inversión
TMetrocall, S.A. CL Josefa Valcarcel, 26 28027 MADRID	2014	40%	2.750	2.927	-	1.073	-	6.750	1.503
	2013	40%	2.750	1.738	-	1.189	-	5.677	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 2014. 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.

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de participación (%)	Capital	Reservas	Otras partidas de Fondos Propios	Resultado ejercicio	Ajustes por cambio de valor	Total Patrimonio Neto	Valor de la Inversión
Metros Ligeros de Madrid, S.A. Av Manuel Azaña, s/n 28033 MADRID	2014	42,50%	19.800	-	32.939	(2159)	(50539)	41	22.695
	2013	42,50%	19.800	-	34.052	(1113)	(29845)	22.894	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, los Administradores consideran que 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 2014 y 2013 ha sido el siguiente:

	CONCEPTO	Materiales diversos	Repuestos	Material de oficina	Billeteaje	Vestuario	Provisión por deterioro de valor de existencias	Totales
2013	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
	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
	Traspasos (salidas)							0,00
	Reversion/ (Dotación)						-55.186,52	-55.186,52
	<b>Saldo final 2013</b>	<b>1.838.966,41</b>	<b>12.217.678,80</b>	<b>129.494,70</b>	<b>74.048,90</b>	<b>64.109,40</b>	<b>-2.866.365,00</b>	<b>11.457.933,21</b>
2014	Compras	4.305.583,91	7.405.304,96	404.716,03	432.850,27	733.485,10		13.281.940,27
	Consumos	-4.224.193,50	-6.564.044,84	-381.066,87	-398.521,89	-732.623,62		-12.300.450,72
	Traspasos (salidas)							
	Reversión/						156.607,91	156.607,91
	(Dotación)							
	<b>Saldo final diciembre 2014</b>	<b>1.920.356,82</b>	<b>13.058.938,92</b>	<b>153.143,86</b>	<b>108.377,28</b>	<b>64.970,88</b>	<b>-2.709.757,09</b>	<b>12.596.030,67</b>

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 2014 y 2013, la corrección valorativa por deterioro de valor de existencias es de 2.709.757 euros y 2.866.365 euros, respectivamente, como consecuencia de la pérdida de valor de las existencias que la Sociedad mantiene en su stock.

Durante el ejercicio 2014 y 2013 no se han traspasado repuestos al inmovilizado material.



## 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 2014, 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:

Fondos Propios	2014	2013
<b>Saldo al 1 de Enero</b>	<b>661.853.376,51</b>	<b>714.131.954,32</b>
Importe bruto	-44.836.705,75	-49.362.253,66
Efecto fiscal	134.510,14	148.086,75
<b>Otros ajustes</b>		
Ajuste de subvenciones de años anteriores	-3.785.658,35	-3.073.631,80
Efecto fiscal	11.356,98	9.220,90
<b>Saldo al 31 de Diciembre</b>	<b>613.376.879,53</b>	<b>661.853.376,51</b>

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 2014 y 2013 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 2014, se encuentra un importe de 3.785.658 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 2013 el importe ascendió a 3.073.632 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:

Fondos Propios	2014	2013
<b>Saldo al 1 de Enero</b>	<b>2.022.330,53</b>	<b>1.881.102,74</b>
<b>Altas</b>		
Importe bruto	392.500,00	471.153,18
Efecto fiscal	-1.177,50	-1.413,46
<b>Traspaso a resultados</b>		
Importe bruto	-137.180,21	-329.500,45
Efecto fiscal	411,54	988,52
<b>Otros ajustes</b>		
Ajuste de subvenciones de años anteriores	-95.139,31	-
Efecto fiscal	285,39	-
<b>Saldo al 31 de Diciembre</b>	<b>2.182.030,44</b>	<b>2.022.330,53</b>

### 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 733.641 euros y de subvenciones de Investigación y Desarrollo por importe de 310.343 euros. En el ejercicio 2013, se corresponden con subvenciones de formación por importe de 1.299.652 euros y de subvenciones de Investigación y Desarrollo por importe de 166.944 euros.

## 11. Provisiones

### 11.1.- Provisiones a largo plazo

El detalle de las provisiones a largo plazo del Balance al cierre de los ejercicios 2014 y 2013, así como los principales movimientos registrados, son los siguientes:

	Provisiones a largo plazo	Obligaciones con el personal	Provisión para impuestos	Otras provisiones	Total
2013	Saldo inicial 2012	16.664.317,09	3.309.333,47	1.033.792,95	21.007.443,51
	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
	Traspaso al corto plazo	-	-	-	-
	Saldo final 2013	70.824.208,00	4.495.492,19	1.144.106,34	76.463.806,53
2014	Dotaciones	9.782.548,71	2.672.362,76	3.327,51	12.458.238,98
	Aplicaciones/ anulaciones	-1.004.348,59	-282.077,62	-57.760,07	-1.344.186,28
	Traspaso al corto plazo	-9.319.506,53	-	-	-9.319.506,53
	Saldo final 2014	70.282.901,59	6.885.777,33	1.089.673,78	78.258.352,70

#### 11.1.1- Obligaciones con el personal

El detalle de las obligaciones a largo plazo al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 con el personal es el siguiente:

	Concepto	Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978	Provisión indemnizaciones ERE	Provisión por procesos pendientes	Provisión retribuciones a largo plazo personal	TOTAL
2013	Saldo inicial 2013	640.213,77	-	7.751.720,32	8.272.383,00	16.664.317,09
	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
2014	Dotaciones	-	612.411,05	9.170.137,66	-	9.782.548,71
	Aplicaciones/ anulaciones	-404.013,89	-	-600.334,70	-	-1.004.348,59
	Traspaso al corto plazo	-	-9.319.506,53	-	-	-9.319.506,53
	Saldo final 2014	286.022,81	51.197.247,31	10.527.248,47	8.272.383,00	70.282.901,59

**a) Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978:** Al cierre del ejercicio 2014, 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 286.023 euros a largo plazo y 10.548 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 1,39% (rentabilidad de títulos de renta privada en el mercado de renta fija (AIAF) a 12 meses). Al cierre del ejercicio 2013, la provisión era de 690.036 euros a largo plazo y 30.356 euros a corto plazo, habiéndose calculado con un incremento salarial del 2% y un tipo de descuento del 1,63%.

**b) Provisión indemnizaciones ERE:** Durante el ejercicio 2013 la empresa presentó un expediente de regulación de empleo para una plantilla de 589 trabajadores, dando lugar al registro de una provisión por las indemnizaciones aplazadas. En 2014 la provisión asciende a 60.503.902 euros de los cuales 51.197.247 euros se registran a largo plazo y 9.306.655 euros a corto plazo. En 2013 el importe total ascendió a 71.378.890 euros, de los que 59.904.343 euros se registraron 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 realiza a un tipo de descuento del 1,70%.

**c) Provisión por procesos pendientes:** A 31 de diciembre de 2014, 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 10.527.248 euros. A cierre del ejercicio 2013 la provisión ascendía de 1.957.445 euros.

**d) Provisión retribuciones a largo plazo personal:** En los ejercicios 2014 y 2013 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 2014, es el siguiente:

	Concepto	Provisión para impuestos IAE	Provisión para impuestos IBI
2013	Saldo inicial 2013	3.309.333,47	-
	Dotaciones	904.081,10	282.077,62
	Aplicaciones/ anulaciones	-	-
	<b>Saldo final 2013</b>	<b>4.213.414,57</b>	<b>282.077,62</b>
2014	Dotaciones	704.749,95	1.967.612,81
	Aplicaciones/ anulaciones	-	-282.077,62
	<b>Saldo final 2014</b>	<b>4.918.164,52</b>	<b>1.967.612,81</b>

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 y 2014 incluyen principal, intereses y el 50% de las sanciones de las dependencias de la Red y de los locales sujetos a inspección.



Impuesto	Ejercicios	Cuota	Intereses de demora	Sanción	Intereses actualización provisión	Total
Impuesto de Actividades Económicas	2013	3.066.793,69	391.452,66	755.168,22	-	4.213.414,57
	2014	360.096,94	9.692,61	180.048,47	154.911,93	704.749,95
<b>Saldo final 2014</b>		<b>3.426.890,63</b>	<b>401.145,27</b>	<b>935.216,69</b>	<b>154.911,93</b>	<b>4.918.164,52</b>

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 procedió 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.

Impuesto	Ejercicios	Dependencias	Cuota	Intereses de demora	Sanción	Intereses actualización provisión	Total
Impuesto sobre Bienes Inmuebles	2013	Cavanilles, 58 y Castelló 21	274.555,55	7.522,07	-	-	282.077,62
	2014	Dotaciones	1.221.720,85	129.697,26	610.860,43	5.334,27	1.967.612,81
		Aplicaciones	-274.555,55	-7.522,07	-	-	-282.077,62
Saldo final 2014			1.221.720,85	129.697,26	610.860,43	5.334,27	1.967.612,81

El pasado día 30 de julio de 2014 se notifican a la Sociedad resoluciones, en las que se estiman los recursos de reposición interpuestos frente al procedimiento de comprobación limitada mencionado en el párrafo anterior. En el ejercicio 2014, se procede a anular la provisión dotada en el ejercicio 2013.

Adicionalmente en el mes de abril de 2014, la Agencia Tributaria inicia Actuaciones de Inspección Tributaria para la comprobación del cumplimiento de requisitos de exención de determinadas dependencias, dotándose la oportuna provisión cuyo importe total asciende a 1.967.613 euros.

### 11.1.3- Otras provisiones

En el ejercicio 2014, 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 2014 y 2013 el importe de 582.263 euros y 606.149 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 2014 y 2013 respectivamente.

### 11.2.- Provisiones a corto plazo

El detalle de las provisiones a corto plazo del Balance al cierre del ejercicio 2014 y de 2013, así como los principales movimientos registrados, son los siguientes:

Concepto	Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978	Provisión litigios a corto plazo	Provisión indemnizaciones y seguridad social ERE	Total
Saldo inicial 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
Traspasos	-	-	-	-
<b>Saldo final 2013</b>	<b>30.355,59</b>	<b>181.055,92</b>	<b>11.474.547,49</b>	<b>11.685.959,00</b>
Dotaciones	-	-	357.230,44	357.230,44
Aplicaciones/ anulaciones	-19.807,39	-86.333,40	-11.844.628,98	-11.950.769,77
Traspasos	-	-	9.319.506,53	9.319.506,53
<b>Saldo final 2014</b>	<b>10.548,20</b>	<b>94.722,52</b>	<b>9.306.655,48</b>	<b>9.411.926,20</b>

**a) Provisión Litigios corto plazo:** Durante el ejercicio 2014, 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 86.333 euros.

**b) Provisión indemnizaciones y seguridad social:** la Sociedad ha registrado a corto plazo 9.306.655 euros para hacer frente a las obligaciones derivadas del expediente de regulación de empleo.

### 11.3-Garantías y avales

Al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 la Sociedad tenía garantizados parte de sus operaciones con terceros mediante avales y garantías concedidos por Bancos e Instituciones de Crédito, por importe de 92.113.097,82 euros y 85.720.454,75 euros, respectivamente, con el siguiente desglose (en euros):

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
<b>En empresas asociadas:</b>		
Transporte Ferroviarios de Madrid	9.381.177	9.381.177
Metros Ligeros de Madrid	17.425.000	17.425.000
<b>Financiación a largo plazo (B.E.I.)</b>	48.100.718	55.459.917
<b>Otras contingencias</b>	17.206.203	12.835.537

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 22.073.358 euros garantizado por los socios, se ha extendido hasta el 29 de enero de 2016. En función de la participación de Metro de Madrid en la sociedad, se refleja la garantía por el 42.5% por un importe de 9.381.177 euros

Adicionalmente, como consecuencia de los contratos de venta del Plan Inmobiliario (véase Nota 6), la Sociedad recibe garantías a su favor por importe de 864.000 euros por Cavanilles y 2.454.000 euros por Cuatro Caminos, las cuales serían ejecutables en el caso de producirse incumplimientos contractuales.

## 12. Deudas a largo y corto plazo

La clasificación de los pasivos financieros por categorías y clases en los ejercicios 2014 y 2013 es como sigue:

NO CORRIENTE	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	Valor contable
	2014	2013
<b>Débitos y partidas a pagar</b>		
Deudas con Entidades de crédito-Tipo variable	438.327.761,57	374.104.777,09
Acreedores por arrendamiento financiero (Véase Nota 7.1.)	60.464.909,66	61.615.635,24
Otros pasivos financieros	5.395.733,07	4.735.439,34
<b>Total deudas</b>	<b>504.188.404,30</b>	<b>440.455.851,67</b>
<b>TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A PAGAR</b>	<b>504.188.404,30</b>	<b>440.455.851,67</b>

CORRIENTE	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	Valor contable
	2014	2013
<b>Débitos y partidas a pagar</b>		
Deudas con Entidades de crédito-Tipo variable	68.619.697,52	59.801.104,28
Acreedores por arrendamiento financiero (Véase Nota 7.1)	2.807.398,28	2.807.398,28
Otros pasivos financieros	39.169.910,51	30.193.229,08
<b>Total deudas</b>	<b>110.597.006,31</b>	<b>92.801.731,64</b>
Proveedores (incluye empresas del grupo)	65.466.230,26	65.205.854,14
Otras cuentas a pagar	314.392.286,83	354.910.711,45
<b>Total acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>379.858.517,09</b>	<b>420.116.565,59</b>
<b>TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A PAGAR</b>	<b>490.455.523,40</b>	<b>512.918.297,23</b>

## 12.1. Deudas con entidades de crédito

Los saldos, tipos de interés y desglose a corto y largo plazo, al 31 de diciembre de 2014 y de 2013, son los siguientes:

EJERCICIO 2014					
Entidad	Media tipos de interés (%)	Corto plazo	Largo plazo	Total	Año de Vencimiento
B.E.I. (I)	0,34	3.756	7.513	11.269	2017
B.E.I. (II)	0,35	4.341	34.725	39.066	2023
Bankinter 2009	1,25	3.000	13.500	16.500	2020
Banco Popular 2009	1,33	3.000	13.500	16.500	2020
<b>Banco Sabadell 2009</b>	<b>1,6</b>	<b>3.000</b>	<b>13.500</b>	<b>16.500</b>	<b>2020</b>
BBVA 2009	1,65	1.861	8.375	10.236	2020
Santander 2009	1,65	1.861	8.375	10.236	2020
Caixabank 2009	1,65	1.861	8.375	10.236	2020
Bankia 2009	1,65	1.861	8.375	10.236	2020
Santander 2010	2,85	3.000	16.500	19.500	2021
BBVA 2010	2,85	5.000	27.500	32.500	2021
Caixabank 2010	2,35	5.000	27.500	32.500	2021
Abanca 2010	2,85	3.000	16.500	19.500	2021
Bankia 2010	2,55	3.000	16.500	19.500	2021
Caixabank 2011	4,35	2.500	16.250	18.750	2022
Bankinter 2011	4,35	2.050	13.325	15.375	2022
Bankia 2011	4,6	2.032	13.209	15.242	2022
Santander 2012	5,08	1.723	12.148	13.871	2022
BBVA 2012	5,85	2.770	8.356	11.126	2018
Bankinter 2013	4,49	4.949	17.416	22.365	2019
Santander 2013 *	4,32	1.685	11.451	13.136	2021
Bankia 2014 *	4,49	-	11.949	11.949	2016
Caixabank 2014 *	4,85	2.477	17.397	19.874	2019
Banco Sabadell 2014	3,84	3.962	13.934	17.896	2019
Santander 2014 *	3,82	-	23.887	23.887	2022
BBVA 2014 *	3,25	-	29.877	29.877	2022
Banco Caixa Geral 2014*	3,09	-	8.445	8.445	2020
Cajamar 2014 *	3,1	-	19.945	19.945	2020
<b>TOTAL</b>		<b>67.690</b>	<b>438.328</b>	<b>506.018</b>	

\* Como consecuencia del cálculo del coste amortizado en los préstamos Santander 2013, Bankia 2014, Caixabank 2014, Santander 2014, BBVA 2014, Banco Caixa Geral 2014 y Cajamar 2014, se producirá en 2015 un incremento de capital vivo que no está reflejado en Balance 2014.



## EJERCICIO 2013

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
<b>TOTAL</b>		<b>59.508</b>	<b>374.105</b>	<b>433.613</b>	

\* Como consecuencia del cálculo del coste amortizado en los préstamos Santander 2012 y Santander 2013, se ha producido en 2014 un incremento de capital vivo que no estaba reflejado en Balance 2013.

Durante el ejercicio 2014 la Sociedad, para hacer frente a las inversiones realizadas en el ejercicio (véase Notas 5 y 6), ha firmado con siete entidades bancarias préstamos por un importe total de 134.468.852 euros: La disposición de los mismos se ha hecho efectiva en 2014.

Entidad	Duración (años)	Principal
Bankia	2	12.000
Caixabank	5	20.000
Banco Sabadell	5	20.000
Banco Santander	8	24.000
<b>BBVA</b>	<b>8</b>	<b>30.000</b>
Banco Caixa Geral	6	8.469
Cajamar	6	20.000
		<b>134.469</b>

Asociado al préstamo Caixabank 2010, se ha firmado en 2014 con esta misma entidad, una operación de cobertura perfecta correspondiente al 50% del nominal del préstamo a 31 de diciembre de 2014 (16.250.000 euros) y coincidente en fechas de liquidación de intereses con el mencionado préstamo. El importe registrado a 31 de diciembre de 2014 asciende a 864.082 euros, de los cuales se han reconocido en Patrimonio, neto del efecto impositivo 861.490 euros (ver cuadro de Ingresos y Gastos reconocidos).

En el ejercicio 2013 y con el objetivo de financiar las inversiones de dicho ejercicio, la Sociedad suscribió dos 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 hizo 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 asciende a 307.445 euros en 2014 y 214.112 euros en 2013, de los cuales se han reconocido en Patrimonio, neto del efecto impositivo 306.523 euros en 2014 y 213.469 euros en 2013 (ver cuadro de Ingresos y Gastos reconocidos).

Los intereses a corto plazo, devengados y no pagados a 31 de diciembre de 2014, ascienden a 930.143 euros, los cuales están incluidos en el epígrafe 2. "Deudas con entidades de crédito", dentro del apartado III "Deudas a Corto Plazo" del Balance. Dicho importe al cierre del 2013 ascendió a 292.398 euros.

El importe imputado en concepto de gasto financiero durante los ejercicios 2014 y 2013 ha sido de 19.168.086 euros y 18.078.663 euros respectivamente.

El detalle de vencimientos de las deudas a largo plazo a 31 de diciembre de 2014 y 2013 es el siguiente:

EJERCICIO 2014						
Vencimientos						
Entidad	2016	2017	2018	2019	Posteriores	Saldo a 31.12.14
B.E.I. (I)	3.756	3.756	-	-	-	7.513
B.E.I. (II)	4.341	4.341	4.341	4.341	17.363	34.727
Bankinter 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	1.500	13.500
Banco Popular 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	1.500	13.500
Banco Sabadell 2009	3.000	3.000	3.000	3.000	1.500	13.500
BBVA 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	931	8.375
Santander 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	931	8.375
Caixabank 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	931	8.375
Bankia 2009	1.861	1.861	1.861	1.861	931	8.375
Santander 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	4.500	16.500
BBVA 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	7.500	27.500
Caixabank 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	7.500	27.500
Abanca 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	4.500	16.500
Bankia 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	4.500	16.500
Caixabank 2011	2.500	2.500	2.500	2.500	6.250	16.250
Bankinter 2011	2.050	2.050	2.050	2.050	5.125	13.325
Bankia 2011	2.032	2.032	2.032	2.032	5.081	13.209
Santander 2012	1.724	1.729	1.732	1.735	5.228	12.148
BBVA 2012	2.777	2.785	2.793	-	-	8.355
Bankinter 2013	4.961	4.973	4.985	2.497	-	17.416
Santander 2013	1.668	1.673	1.677	1.682	4.776	11.476
Bankia 2014	11.991	-	-	-	-	11.991
Caixabank 2014	4.963	4.974	4.985	2.497	-	17.419
Banco Sabadell 2014	3.970	3.979	3.988	1.998	-	13.935
Santander 2014	1.978	3.979	3.982	3.986	9.982	23.907
BBVA 2014	2.475	4.977	4.981	4.986	12.483	29.902
Banco Caixa Geral 2014	1.688	1.689	1.690	1.691	1.693	8.451
Cajamar 2014	3.986	3.989	3.992	3.995	3.998	19.960
<b>TOTAL</b>	<b>92.304</b>	<b>84.870</b>	<b>81.172</b>	<b>71.434</b>	<b>108.704</b>	<b>438.484</b>

## EJERCICIO 2013

Vencimientos						
Entidad	2015	2016	2017	2018	Posteriores	Saldo a 31.12.13
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	-	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
<b>TOTAL</b>	<b>61.229</b>	<b>61.252</b>	<b>61.283</b>	<b>57.554</b>	<b>132.826</b>	<b>374.144</b>

## 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, 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 periodo 2008 – 2014, ambos inclusive, por un importe de 4.200.681,65 euros. Con el detalle de vencimientos siguiente:



EJERCICIO 2014 (En miles de euros)								
Entidad	2016		2017		2018		Posteriores	
	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual
M. de Industria, Energía y Turismo	739	710	757	676	757	648	2.145	1.690
Ministerio de Fomento	58	56	58	51	58	49	464	321
<b>TOTAL</b>	<b>797</b>	<b>766</b>	<b>815</b>	<b>727</b>	<b>815</b>	<b>697</b>	<b>2.609</b>	<b>2.011</b>

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, Energía y Turismo	698	669	739	657	739	629	2.773	2.035
Ministerio de Fomento	58	56	58	51	58	49	522	353
<b>TOTAL</b>	<b>756</b>	<b>725</b>	<b>797</b>	<b>708</b>	<b>797</b>	<b>678</b>	<b>3.295</b>	<b>2.388</b>

⊙ Fianzas recibidas a largo plazo asciende a 23.524 euros para ambos ejercicios.

### 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, recoge principalmente:

Entidad	Saldo a 31.12.2014	Saldo a 31.12.2013
Proveedores de Inmovilizado:		
-por facturación recibida	15.279.922,25	17.890.627,51
-por facturación pendiente de recibir	23.031.279,63	11.375.369,28
<b>SUBTOTAL</b>	<b>38.311.201,88</b>	<b>29.265.996,79</b>
Otras deudas	858.708,63	927.232,29
<b>TOTAL</b>	<b>39.169.910,51</b>	<b>30.193.229,08</b>

En el epígrafe de "Otras deudas" se encuentra a 31 de diciembre de 2014, principalmente, el importe de 898.980 euros (880.946 euros a 31 de diciembre de 2013) 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 2008-2014 (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 2014	Ejercicio 2013
Proveedores	65.098.337,31	64.734.293,22
Proveedores empresas del grupo y asociadas (Nota 18)	367.892,95	471.560,92
Acreedores varios	284.286.599,21	309.947.956,92
Remuneraciones pendientes de pago	14.766.375,53	14.677.562,38
Otras deudas con las Administraciones Públicas	13.039.832,61	14.713.673,61
Anticipo de clientes	2.299.479,48	15.571.518,54
<b>TOTAL</b>	<b>379.858.517,09</b>	<b>420.116.565,59</b>

En el ejercicio 2013, se cobró 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 ascendió a 27.949.964 euros. De acuerdo al calendario de entregas estipulado en contrato, a 31 de diciembre 2014 se han entregado a Buenos Aires 17 unidades de material móvil y repuestos por un importe de 13.272.039 euros (en 2013, el importe ascendió 12.378.445 euros).

El detalle de las partidas incluidas en el epígrafe “Acreedores varios”, es el siguiente (en euros):

	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013
Acreedores diversos	227.001.564,06	256.469.490,18
Acreedores, facturas pendientes de recibir	57.273.941,73	53.468.700,57
Anticipo de clientes	11.093,42	9.766,17
<b>TOTAL</b>	<b>284.286.599,21</b>	<b>309.947.956,92</b>

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 2014, en relación con los plazos máximos legales previstos en la Ley 15/2010 es el siguiente:

Pagos realizados y pendientes de pago	2014		2013	
	Miles de Euros	%	Miles de Euros	%
Pagos del ejercicio dentro del plazo máximo legal	258.539	52%	267.073	54%
Resto	240.120	48%	229.706	46%
<b>Total pagos del ejercicio</b>	<b>498.659</b>	<b>100%</b>	<b>496.779</b>	<b>100%</b>
<b>Plazo Medio de Pago Excedidos (Días)</b>	<b>64</b>		<b>71</b>	
<b>Saldo pendiente de pago al cierre que sobrepase el plazo máximo legal</b>	<b>182.248</b>		<b>199.226</b>	

El periodo medio de pago a proveedores asciende a 109 días.

## 13. Periodificaciones a largo plazo

Dentro del apartado V. "Periodificaciones a largo plazo" del Balance 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 2014 y 2013 un importe de 2.839.782 euros y 3.470.845 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 es de carácter 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, netos de su efecto fiscal (Ver Nota 10). A 31 de diciembre de 2014 y 31 de diciembre de 2013 se encuentran pendientes de traspasar a Patrimonio Neto un importe de 3.532.500 euros y 3.925.000 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 2014 y 2013 es la siguiente (en euros):

Entidades públicas acreedoras	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013
<b>España</b>		
Hacienda pública, por IRPF	6.015.560,66	6.576.223,53
Organismos Seguridad Social	7.024.057,40	7.989.397,24
<b>Ecuador (Ver Nota 1)</b>		
Hacienda pública, por IRPF/IVA	214,55	148.052,84
<b>Total</b>	<b>13.039.832,61</b>	<b>14.713.673,61</b>

Entidades públicas deudoras	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013
<b>España</b>		
Hacienda pública, por retenciones y otros	831.776,79	1.385.314,11
Hacienda pública, por IVA	13.839.796,37	40.987.497,05
Hacienda pública por IVA soportado no devengado	876.043,69	1.889.222,78
Hacienda pública, por devolución de ingresos indebidos	-	30.713,58
<b>Ecuador (Ver Nota 1)</b>		
Hacienda pública, IRPF/IVA/Otros	935.832,06	1.028.811,55
<b>Total</b>	<b>16.483.448,91</b>	<b>45.321.559,07</b>

El importe que registra la cuenta “Hacienda Pública deudor por IVA soportado no devengado” recoge deducciones pendientes de practicar correspondientes a facturas de inmobilizaciones 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 2014:

CONCEPTO	CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS			INGRESOS Y GASTOS DIRECTAMENTE IMPUTADOS AL PATRIMONIO NETO			TOTAL
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio	-29.756.174,24			-49.271.340,43			-79.027.514,67
	Aumentos	Disminuciones	Saldo	Aumentos	Disminuciones	Saldo	Total
Impuesto sobre Sociedades	47.626,98	139.705,97	-92.078,99	-	148.258,80	-148.258,80	-240.337,79
Diferencias permanentes	2.818.869,49	-	2.818.869,49	-	-	-	2.818.869,49
Diferencias temporarias:							
- Con origen en el ejercicio	62.244.754,44	-	62.244.754,44	49.419.599,23	-	49.419.599,23	111.664.353,67
- Con origen en ejercicios anteriores	-	15.676.096,31	-15.676.096,31	-	-	-	-15.676.096,31
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-	4.884.818,60	-4.884.818,60	-	-	-	-4.884.818,60
Base Imponible	-	-	14.654.455,79	-	-	-	14.654.455,79





El siguiente cuadro muestra la conciliación entre resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2013:

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

Los ajustes realizados al resultado contable por aplicación de las diferencias temporarias son los siguientes (en euros):

Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	2014		2013	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Provisión vacaciones agentes anteriores a 1978	-	-	43.479,37	-
Provisión para impuestos	704.749,95	-	904.081,10	-
Provisión recursos pendientes Recursos Humanos	9.170.137,66	-	981.363,18	-
Provisión depreciación existencias	-	-	55.186,52	-
Provisión depreciación inversiones financieras	-	-	2.618.320,00	-
Provisión por litigios C/P	-	-	4.018,70	-
Limitación gastos financieros	16.498.565,27	-	12.666.003,30	-
Limitación amortización contable	33.035.565,37	-	34.148.433,86	-
Provisión Indemnizaciones y Seguridad Social ERE	866.492,38	-	71.378.890,28	-
Provisión tributos municipales	1.969.243,81	-	37.957,00	-
<b>TOTAL</b>	<b>62.244.754,44</b>		<b>122.837.733,31</b>	

Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	2014		2013	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Aplicación provisión recursos humanos pendientes	-	600.334,70	-	6.775.637,99
Provisión depreciación existencias	-	156.607,91	-	-
Externalización plan de pensiones	-	17.022,15	-	87.977,27
Provisión vacaciones agentes anteriores a 1978	-	423.821,28	-	-
Provisión Indemnizaciones y Seguridad Social ERE	-	11.741.479,87	-	-
Provisión por litigios C/P	-	86.333,40	-	572.271,03
Provisión tributos municipales	-	32.177,00	-	17.628,41
Provisión depreciación inversiones financieras	-	2.618.320,00	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>15.676.096,31</b>		<b>7.453.514,70</b>

### 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 2014 y 2013 de acuerdo con la base imponible determinada en el punto anterior (en euros):

Conceptos	2014	2013
Resultado Negativo Contable antes de impuestos	29.848.253,23	219.163.394,78
Diferencias permanentes	2.818.869,49	788.796,47
Base contable del Impuesto	27.029.383,74	218.374.598,31
Crédito fiscal 30%	8.108.815,12	65.512.379,49
Parte Bonificada 99% (Art. 34.2. L.I.S.)	8.027.726,97	64.857.255,70
Ingreso por impuesto de sociedades del ejercicio	81.088,15	655.123,79
Ingreso por impuesto de sociedades del ejercicio (bases imponibles negativas no contabilizadas)	-	-308.971,14
Ajuste a la imposición sobre beneficios	10.990,84	-
<b>Ingreso por impuesto de sociedades</b>	<b>92.078,99</b>	<b>346.152,66</b>

#### 14.4. Desglose del gasto o ingreso por impuesto sobre sociedades

El desglose de gasto o ingreso por impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

	2014	2013
<b>Impuesto corriente</b>	<b>-47.626,98</b>	-
- Ejercicio actual	-47.626,98	-
- Ejercicios anteriores		
<b>Ingreso por impuesto diferido</b>	<b>139.705,97</b>	<b>346.152,66</b>
<b>TOTAL</b>	<b>92.078,99</b>	<b>346.152,66</b>

Las bases impositivas negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2014 y sus correspondientes importes (en euros), no existiendo límite temporal de aplicación:

Ejercicio	Importe
2009	29.576.763,94
2010	92.400.899,87
2011	15.565.109,91
2012	59.451.546,67
2013	102.990.379,70

El efecto impositivo de estas bases impositivas negativas se encuentra registrado contablemente dentro del epígrafe de Balance "Activo por impuesto diferido". En el ejercicio 2014, se compensan bases impositivas negativas del ejercicio 2009 por importe de 4.884.819 euros. En el ejercicio 2013, la Sociedad no registró contablemente el crédito fiscal generado por las bases impositivas negativas afloradas en el ejercicio cuyo importe ascendió a 308.971 euros.



## 14.5 Activos por impuesto diferido registrados

El detalle del saldo de esta cuenta al cierre de los ejercicios 2014 y 2013 es el siguiente:

Activos por impuesto diferido	2014	2013
Provisión para impuestos	18.543,08	12.640,24
Provisión por litigios	33.577,32	5.753,66
Externalización plan de pensiones	16.596,52	16.647,59
Provisión Inversiones Financieras	13.568,78	21.423,74
Provisión por depreciación de existencias	8.129,27	8.599,10
Provisión empleados anteriores a 1978	889,71	2.161,18
Provisión tributos municipales	22,23	113,87
Provisión post jubilación abono transporte	24.817,15	24.817,15
Limitación deducibilidad gastos financieros	131.817,48	82.321,79
Provisión Litigios c/p	284,17	543,17
Limitación amortización contable	201.552,00	102.445,30
Provisión ERE	181.511,71	214.136,67
Diferencias temporarias operaciones cobertura	3.514,59	642,33
<b>Diferencias temporarias</b>	<b>634.824,02</b>	<b>492.245,79</b>
<b>Crédito fiscal</b>	<b>412.628,32</b>	<b>427.282,78</b>
<b>Total activos por impuesto diferido</b>	<b>1.047.452,34</b>	<b>919.528,57</b>

El crédito fiscal al 31 de diciembre 2014, incluye un importe de bases imponibles registradas de 412.628 euros de ejercicios anteriores, se ha aplicado 14.654 euros en el año 2014.

Los activos por impuesto diferido indicados anteriormente han sido registrados en el Balance 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 139.706 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 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:

Deducciones pendientes	2014	2013	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	55.778,88	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	47.920,51	2031
Gastos de I+D+i año 2014*	22.968,24	-	2032
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 2011	-	-	2026
Doble imposición internacional 2012	395.788,51	395.788,51	2027
Doble imposición internacional 2013	612.988,87	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	308.971,14	2031
<b>Total activos por impuesto diferido</b>	<b>8.623.506,91</b>	<b>8.611.529,51</b>	

\* importe estimado.

## 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 1.852.233 euros y la variación de este importe diferido, una disminución de 145.387 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 2014 la Sociedad tiene abiertos a inspección por las autoridades fiscales todos los impuestos principales que le son aplicables desde diciembre de 2010, excepto el Impuesto sobre Sociedades que lo está desde el 1 de enero de 2010. 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	2014	2013
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 3000	46.949.722,19	44.616.361,00
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 9000	29.622.138,32	28.118.789,00
Otros	-	6.039,00
<b>Total</b>	<b>76.571.860,51</b>	<b>72.741.189,00</b>

El saldo del epígrafe “Periodificaciones a corto plazo” del pasivo recoge 1.945.774 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 2013 ascendía a 4.206.061 euros). En la cuenta de pérdidas y ganancias se ha reconocido en concepto de ingresos de trabajos para el exterior, 2.260.288 euros (en 2013 ascendió a 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 2014, 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 que 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 2014, 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 20.3 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, y del artículo 21.6 de la Ley 5/2013, de 23 de diciembre, de la Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid para el año 2014, 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 garantizó 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, al personal activo de Metro de Madrid, S.A. se le facilita de forma gratuita un abono de transporte siempre y cuando lo haya solicitado a la Compañía. Este compromiso está regulado de forma escrita en la normativa interna de la empresa.

Sin embargo, está en suspenso la entrega de ayudas al transporte para personal pasivo. A 31 de Diciembre 2011, se solicitó un informe actuarial para determinar la provisión de balance que se debe reconocer derivado de este compromiso. El importe de provisión ascendió a 8.247.565 euros (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 2014 no se producen modificaciones significativas respecto al ejercicio 2013.



## 17. Ingresos y gastos

### a) Sueldos y salarios y cargas sociales

El importe de los sueldos y salarios, en 2014 y en 2013, arroja el siguiente detalle:

CONCEPTO	2014	2013
Remuneraciones	259.907.673,73	280.856.411,69
Accidente y enfermedad	3.012.982,25	2.922.122,84
Dietas de formación profesional	134.177,17	106.064,65
Otros conceptos de nómina	9.260.794,83	-5.182.112,08
Indemnizaciones ERE	635.191,20	56.762.654,97
<b>TOTAL</b>	<b>272.950.819,18</b>	<b>335.465.142,07</b>

Las cargas sociales se desglosan en:

CONCEPTO	2014	2013
Seguridad Social	79.681.350,10	84.150.382,60
Seguridad Social ERE	334.450,29	14.616.235,31
Otros gastos sociales	4.739.727,06	4.587.333,49
<b>TOTAL</b>	<b>84.755.527,45</b>	<b>103.353.951,40</b>

Durante el ejercicio 2013 la empresa presentó 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 2014 como en el 2013 del siguiente detalle:

CONCEPTO	2014	2013
Cánones y arrendamientos	151.593.929,79	142.481.706,37
Reparación y conservación	85.941.380,69	79.411.148,78
Suministros	71.396.139,39	75.049.993,04
Trabajos exteriores	127.046.954,99	137.186.727,45
Primas de seguros	4.674.890,41	4.701.692,95
Servicios bancarios y similares	2.174.822,98	2.037.324,44
Transportes y fletes	1.290,00	3.153,00
Comunicaciones	1.480.884,48	785.802,05
Relaciones públicas	113.299,03	107.868,61
Publicidad y comunicaciones	3.524.632,17	526.419,31
Gastos jurídicos	59.373,88	125.204,82
Consultores	1.837.792,59	4.585.938,43
Varios	406.723,23	1.321.538,54
<b>TOTAL</b>	<b>450.252.113,63</b>	<b>448.324.517,79</b>

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.

Trabajos exteriores	2014	2013
Servicios de Vigilancia	69.960.277,96	77.846.218,63
Servicios de Limpieza	48.949.668,62	53.190.753,52
Serv. de Transportes de Fondos	2.054.367,52	2.025.793,98
Otros Trabajos exteriores	6.082.640,89	4.123.961,32
<b>TOTAL</b>	<b>127.046.954,99</b>	<b>137.186.727,45</b>

### c) Ventas

La distribución de la cifra de ventas, en 2014 y en 2013, es la siguiente:

CONCEPTO	2014	2013
Ingresos por transporte de viajeros	667.234.743,70	663.713.166,55
Ingresos por comisión venta títulos Consorcio Regional de Transportes de Madrid	22.713.518,72	22.084.070,40
Ingresos por explotación Transportes Ferroviarios Madrid SA	9.487.796,78	9.638.827,95
Ingresos por explotación Metros Ligeros Madrid SA	8.306.872,96	8.401.611,18
<b>Ventas</b>	<b>707.742.932,16</b>	<b>703.837.676,08</b>

- ⊙ 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 30 de diciembre de 2014 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 2014 hasta 31 de diciembre de 2015 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 2014 y 2013, los siguientes importes:

	2014	2013
Otros Ingresos	180.513,31	329.531,08
Otros Gastos	-1.082.065,57	-302.138,17
<b>SUBTOTAL</b>	<b>-901.552,26</b>	<b>27.392,91</b>

La cuenta de “Otros Ingresos” incluye, principalmente, la devolución de ingresos indebidos por infracciones de horas extras por importe de 119.030 euros en el ejercicio 2014. Al cierre del ejercicio 2013 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 por importe de 150.223,36 euros.

La cuenta de “Otros Gastos” en 2014 incluye 790.909 euros en concepto de posibles sanciones por la inspección tributaria respecto al Impuesto de Actividades Económicas e Impuesto sobre bienes inmuebles de los ejercicios 2009-2012. Al cierre del ejercicio 2013 esta cuenta incluía 133.445 euros en concepto de posibles sanciones por la inspección tributaria respecto al Impuesto de Actividades Económicas de los ejercicios 2009-2012.



## 18. Operaciones con partes vinculadas

Las transacciones efectuadas con las empresas asociadas durante los ejercicios 2014 y 2013 han sido las siguientes:

SOCIEDAD	INGRESOS		GASTOS	
	2014	2013	2014	2013
<b>Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.</b>				
Prestación de Servicios	9.509.198,17	9.672.104,01	-	-
Publicidad	-	-	20.313,33	13.087,52
	<b>9.509.198,17</b>	<b>9.672.104,01</b>	<b>20.313,33</b>	<b>13.087,52</b>
<b>Metros Ligeros de Madrid, S.A.</b>				
Explotación de la Línea Metro Ligero ML1	8.248.904,76	8.306.872,96	-	-
Otros ingresos	57.968,20	57.794,84	-	-
Cesión de uso de cocheras en Hortaleza y otros gastos	-	-	1.159.074,66	1.462.606,52
Intereses de Préstamos	15.484,84	14.917,26	-	-
	<b>8.322.357,80</b>	<b>8.379.585,06</b>	<b>1.159.074,66</b>	<b>1.462.606,52</b>
<b>TOTAL</b>	<b>17.831.555,97</b>	<b>18.051.689,07</b>	<b>1.179.387,99</b>	<b>1.475.694,04</b>

Los saldos que mantienen las citadas sociedades, a 31 de diciembre de 2014 y de 2013, son los siguientes:

SOCIEDAD	Saldo deudor (Véase Nota 8.1.2)		Saldo acreedor (Véase Nota 12.3)	
	2014	2013	2014	2013
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.	3.265.713,96	5.609.562,01	134.087,95	121.902,40
Metros Ligeros de Madrid, S.A.	4.829.618,25	3.423.874,49	233.805,00	349.658,52
<b>TOTAL</b>	<b>8.095.332,21</b>	<b>9.033.436,50</b>	<b>367.892,95</b>	<b>471.560,92</b>

Las transacciones efectuadas con las partes vinculadas durante los ejercicios 2014 y 2013 han sido las siguientes:

	2014	2013
INGRESOS POR VENTAS	667.234.743,70	663.713.166,55
INGRESOS COMISIÓN VENTA DE ABONOS	22.713.518,72	22.084.070,40
INGRESOS POR REPERCUSIÓN DE MATERIALES	394.227,36	485.793,91



Los saldos que se mantienen con las partes vinculadas son las siguientes:

SOCIEDAD	Saldo deudor		Saldo acreedor	
	2014	2013	2014	2013
Consortio Regional de Transportes de Madrid	7.704.982,59	90.542.556,01	56.246.110,24	56.101.114,93
<b>TOTAL</b>	<b>7.704.982,59</b>	<b>90.542.556,01</b>	<b>56.246.110,24</b>	<b>56.101.114,93</b>

SOCIEDAD	Saldo acreedor	
	2014	2013
Dirección General de Infraestructuras	146.722.660,72	146.722.660,72
<b>TOTAL</b>	<b>146.722.660,72</b>	<b>146.722.660,72</b>

## 19. Hechos posteriores al cierre

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.

En 2015 y con anterioridad a la fecha de formulación de las presente memoria, la Sociedad ha formalizado operaciones de financiación con el Banco Europeo de Inversiones, por un importe de 48 millones de euros a 20 años con un tipo fijo aproximado de 1,4% y con posterioridad a la formulación se formalizará con una entidad bancaria nacional, por un importe de 60 millones de euros a 14 años con un tipo fijo aproximado de 1,7%.

Con fecha 23 de marzo de 2015, la empresa participada por Metro de Madrid, S.A. en un 42,50% Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. (ver Nota 8.2.) ha recibido Sentencia número 134 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en relación al contencioso-administrativo formulado por la misma, contra desestimación presunta de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid sobre solicitud de reequilibrio económico y compensación por ejecución de contrato administrativo, fallando la desestimación del recurso. Los Administradores consideran que los efectos de esta circunstancia no son significativos para las presentes cuentas anuales tomadas en su conjunto.

## 20. Otra información

### 20.1. Personas empleadas en el ejercicio 2014 y 2013

	Numero medio a 31.12.2014	Situación a 31.12.2014	Numero medio a 31.12.2013	Situación a 31.12.2013
Consejeros	11	10	10	10
Hombres	9	9	8	8
Mujeres	2	1	2	2
Personal Directivo	32	32	33	33
Hombres	29	29	30	30
Mujeres	3	3	3	3
Personal Técnico y Administrativo	1.351	1.334	1.427	1.413
Hombres	957	945	1.023	1.013
Mujeres	394	389	404	400
Personal de Operación	4.235	4.179	4.756	4.709
Hombres	2.895	2.857	3.335	3.302
Mujeres	1.340	1.322	1.421	1.407
Personal Operativo	1.255	1.239	1.376	1.362
Hombres	1.233	1.217	1.351	1.338
Mujeres	22	22	25	24
<b>TOTAL</b>	<b>6.884</b>	<b>6.794</b>	<b>7.602</b>	<b>7.527</b>

### 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 2014 y 2013.

A 31 de diciembre de 2014 no existen saldos ni deudores ni acreedores con los miembros del Consejo de Administración.

A 31 de diciembre de 2014 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 2014 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 2014, la cantidad de 973.207,14 euros, siendo en 2013 el importe de 1.212.790,10 euros.

En el año 2014, 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. Situación de conflicto de interés de los Administradores

Los Administradores de la Sociedad y las personas vinculadas a los mismos, no han incurrido en ninguna situación de conflicto de interés que haya tenido que ser objeto de comunicación de acuerdo con lo dispuesto en el art. 229 del TRLSC.

### 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 2014 y 2013, honorarios por servicios profesionales, según el siguiente detalle (en euros): El importe indicado en el cuadro anterior incluye la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2014 y 2013, con independencia del momento de su facturación.

### 20.5. Aspectos medioambientales

CONCEPTO	2014	2013
Por servicios de auditoria	74.000,00	74.000,00
Por servicios fiscales		
Por otros servicios	49.975,00	26.300,00
<b>TOTAL</b>	<b>123.975,00</b>	<b>100.300,00</b>

En línea con la política medioambiental establecida, se vienen acometiendo actividades y proyectos con la gestión en este ámbito. Durante el presente ejercicio 2014, 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.







12

---

# Informe de auditoría







KPMG Auditores S.L.  
Edificio Torre Europa  
Pº de la Castellana, 95  
28046 Madrid

## **Informe de Auditoría Independiente de Cuentas Anuales**

Al Accionista Único de  
Metro de Madrid, S.A. (Sociedad Unipersonal)

### **Informe sobre las cuentas anuales**

Hemos auditado las cuentas anuales adjuntas de Metro de Madrid, S.A.U. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2014, 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 terminado en dicha fecha.

#### *Responsabilidad de los Administradores en relación con las cuentas anuales*

Los Administradores son responsables de formular las cuentas anuales adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de Metro de Madrid, S.A. de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad en España que se identifica en la nota 2 de la memoria adjunta, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material debida a fraude o error.

#### *Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las cuentas anuales adjuntas basada en nuestra auditoría. Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la auditoría de cuentas vigente en España. Dicha normativa exige que cumplamos los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la auditoría con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales están libres de incorrecciones materiales.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales debida a fraude o error. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo, el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación por parte de la entidad de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la entidad. Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por la dirección, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión de auditoría con salvedades.

### *Fundamento de la opinión con salvedades*

Como se indica en la nota 4 c) de la memoria adjunta, la Sociedad no ha registrado contablemente en sus cuentas anuales de 2014 adjuntas 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 a la Sociedad de determinada infraestructura ferroviaria que la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid realizó en 2012 de forma gratuita y por un periodo de 15 años. Metro de Madrid, S.A.U. 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 pudiera tener en las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2014. Nuestro informe de auditoría del ejercicio 2013 contenía una salvedad al respecto.

### *Opinión con salvedades*

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos del hecho descrito en el párrafo anterior de "Fundamento de la opinión con salvedades", las cuentas anuales adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Metro de Madrid, S.A.U. a 31 de diciembre de 2014, así como de sus resultados y flujos de efectivo correspondientes al ejercicio 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.

### **Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios**

El informe de gestión adjunto del ejercicio 2014 contiene las explicaciones que los Administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, 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 2014. 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.



Francisco Rabadán Molero

13 de abril de 2015



Miembro ejerciente:  
KPMG AUDITORES, S.L.

Año 2015 Nº 01/15/02368  
COPIA GRATUITA

\*\*\*\*\*  
Informe adjunto a la memoria de gestión de la  
Sociedad SA de Metro de Madrid de la  
de Auditoría de Cuentas Anuales, correspondiente al  
ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2014.  
\*\*\*\*\*



**Metro de Madrid,  
S.A. (Sociedad  
Unipersonal)**

**Cuentas Anuales**  
31 de diciembre de 2014

**Informe de gestión**  
Ejercicio 2014

(Junto con el informe de auditoría  
independiente)

Edita: METRO DE MADRID S.A.

Diseño y maquetación: ALCANDORA PUBLICIDAD

Este libro se ha impreso usando materiales respetuosos con el medio ambiente.



Cavanilles, 58 - 28007 Madrid