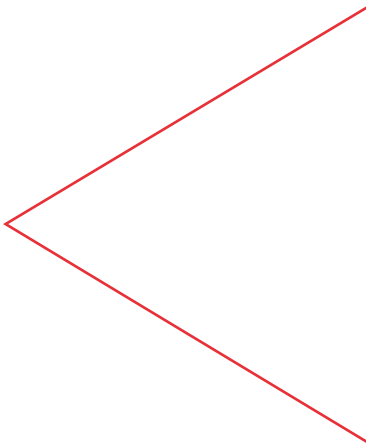
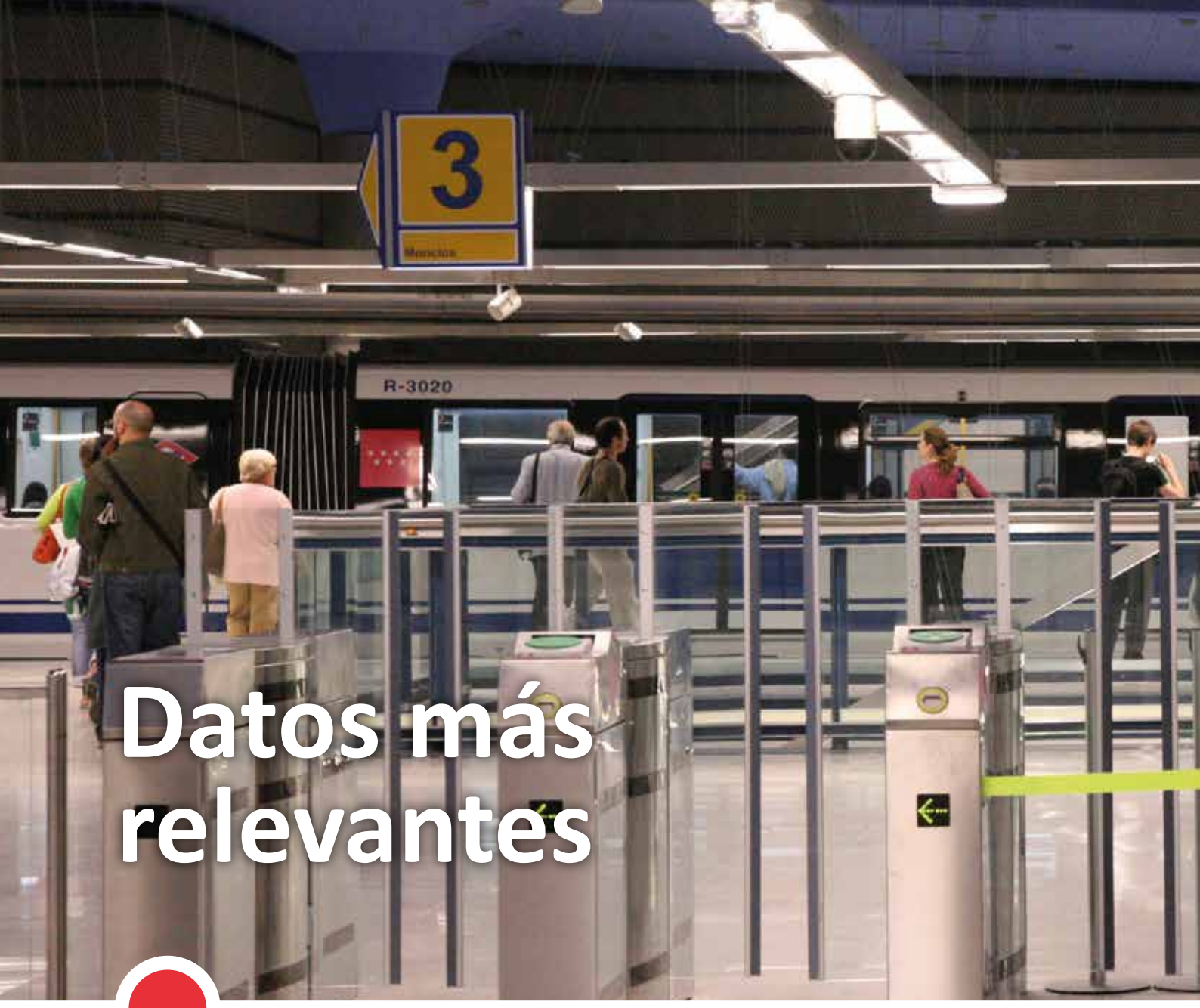
2015
Informe Anual de Gestión y RSC

Metro



2015
Informe Anual de Gestión y RSC

Metro de Madrid



Datos más relevantes

Datos Oferta y Demanda

Kilómetros de red	293,91
Número de estaciones	301
Parque en explotación (coches)	2.341
Coches x Km (millones / año)	171,43
Total de viajes (millones / año)	569,73

Datos Económicos (millones de €)

Ingresos totales	890,19
Gastos totales	962,80
Inversiones	63,6

Índice

PRESENTACIÓN 10

ÓRGANOS DE GOBIERNO DE METRO DE MADRID. 14

INTRODUCCIÓN 24

ESTRATEGIA DE METRO DE MADRID 28
- Benchmarking y presencia en Foros Especializados 31
- La Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa 34
- La Estrategia Medioambiental 37
- La Estrategia de Acción Social 37

METRO DE MADRID EN 2015 40
- Red en explotación 42
- Demanda 44
- Oferta 47
- Marco Tarifario 50
- Material Móvil 53
- Instalaciones 56
- Investigación, Desarrollo e Innovación 59

INVERSIONES DEL EJERCICIO 2015 60
- Actuaciones en la Red 69
- Material Móvil 73
- Equipos de Señalización y Comunicaciones 74

RECURSOS HUMANOS 76
- Plantilla 78
- Relaciones Laborales 79
- Diversidad e Igualdad de Oportunidades 80
- Medidas de Conciliación 83
- Prevención y Medicina Laboral 84
- Formación 93
- Comunicación Interna 99

OTRAS VARIABLES SIGNIFICATIVAS 102
- Calidad de servicio 104
- Encuestas y Estudios de Opinión 107
- Atención al Cliente 110
- Gestión Medioambiental 113
- Plan de Ahorro Energético 116
- Seguridad 124
- Protección Civil 127
- Seguridad en la Circulación Ferroviaria 131
- Proyectos Informáticos 132
- Proyectos en el Exterior 141
- Contratación 144
- Cumplimiento Normativo y Transparencia 146

ACCIÓN SOCIAL, COMUNICACIÓN, MARCA, SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y RELACIONES INSTITUCIONALES 150
- Acción Social 153
- Presencia en Medios de Comunicación 154
- Marca 155
- Desarrollo de Servicios Complementarios 160
- Relaciones Institucionales 163

DATOS DE GESTIÓN 169

CUENTAS ANUALES 174
- Balance 176
- Cuenta de pérdidas y ganancias. 178
- Estado de cambios en el patrimonio neto correspondiente a los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2015 y de 2014. 179
- Estado de flujos de efectivo correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2015 y el 31 de diciembre de 2014. 181
- MEMORIA 182

INFORME DE AUDITORÍA 266

01
Presentación

Metro

Presentación

**Pedro Manuel Rollán Ojeda.
Presidente del Consejo
de Administración.**

Quisiera poner de manifiesto y recalcar que Metro de Madrid es uno de los mejores metros del mundo por su servicio, calidad, modernidad y extensión de la red. Además muchas delegaciones extranjeras vienen a conocerlo y aprender de él, ya que lo consideran un ejemplo a seguir para implantarlo en sus ciudades. Este hecho representa un motivo de orgullo para la Comunidad de Madrid y, por ende, un compromiso de este Gobierno regional con él y con sus usuarios, que son a quienes realmente nos debemos. Y esa vocación de servicio público es lo que nos anima a afrontar importantes retos, en esta nueva etapa.

Durante el 2015, Metro ha trabajado en aspectos tan importantes para los viajeros como la implantación de una tarifa plana para el Abono Joven, la contratación de 360 nuevos conductores que permitirán recuperar las frecuencias previas a la crisis, continuar con los compromisos medioambientales llevando a cabo medidas como la sustitución de antiguas luminarias por otras de tecnología LED, mejorar la accesibilidad, así como el mantenimiento y modernización de las líneas más antiguas, entre otras. Todas estas acciones van dirigidas a consolidar una red de Metro del más alto nivel, a la vanguardia de los mejores metropolitanos del mundo, un esfuerzo que exigen los casi 570 millones de viajeros que durante el año 2015 utilizaron este transporte, un 1,58% más que los registrados en 2014. Unos datos que constatan que Metro de Madrid sigue siendo el medio de transporte más utilizado y preferido por los madrileños.

Esta tendencia positiva, alcanzada por segundo año consecutivo, después de la caída experimentada en años anteriores, se debe, entre otras razones, a una serie de políticas sociales, implementadas por la Comunidad de Madrid para fomentar el uso del transporte público, como la ampliación del Abono Transporte Joven de los 23 a los 26 años, con una tarifa plana de 20 euros mensuales, que permite viajar a todas las zonas tarifarias. También una tarifa plana de 10 euros para personas desempleadas de larga duración incorporadas en el Programa de Activación para el Empleo.

A ello se suma la congelación de tarifas en el transporte público. Medida que extenderemos durante toda la legislatura, tal y como nos hemos comprometido, porque queremos conseguir que todos los madrileños puedan acceder a él en unas condiciones económicas ventajosas.

Para responder a la creciente demanda de viajeros, Metro aumentó la oferta de coches en un 0,73% con respecto al 2014, lo que equivale a más de 300 coches circulando a la vez en hora punta, en días laborables.

Otro dato significativo en cuanto a la oferta de servicio es la incorporación de la estación Paco de Lucía a la línea 9, una línea que transporta anualmente 38 millones de viajeros. Con esta nueva parada, nuestra red de Metro cuenta ya con 301 estaciones. De todas ellas, 189 son accesibles, siendo uno de los grandes metros más accesibles del mundo. Metro posee 1.698 escaleras mecánicas y 511 ascensores que facilitan la movilidad de todos los usuarios. Y en los próximos años llevaremos a cabo nuevos programas de actuaciones con los que seguiremos ampliando la accesibilidad de Metro de Madrid.

Sin embargo, no nos conformamos con las medidas que ya hemos puesto en marcha. Ya en 2015 procedimos a la modernización de la red en las líneas 6, 10 y 12. Y para el 2016 vamos a llevar a cabo la mayor inversión realizada en los últimos 10 años en conservación y mantenimiento de la red. Se va a actuar en la Línea 1, la primera que se construyó en España hace más de 97 años. Concretamente en el tramo que une las estaciones comprendidas entre Plaza de Castilla y Sierra de Guadalupe, ambas inclusive. Una intervención que consistirá en la impermeabilización y consolidación del túnel y la sustitución de la catenaria tranviaria por otra catenaria rígida, mucho más moderna y fiable. Casi 70 millones de euros, en dos fases, para mejorar la seguridad y la calidad del servicio de una línea utilizada por 85 millones de viajeros al año.

Todas estas actuaciones encaminadas a mejorar y mantener la extensa red de Metro de Madrid, son también el resultado del esfuerzo de las personas que integran esta gran compañía conformada por 6.601 profesionales, que trabajan diariamente para ofrecer un mejor servicio a los usuarios. Desde aquí quiero felicitar a todos ellos por el gran trabajo que hacen día tras día, por su atención, dedicación y compromiso para prestar un servicio de calidad.

Por último, quisiera destacar la firme apuesta del Gobierno Regional y de la Comunidad de Madrid con este medio de transporte, ya que es el más usado por los madrileños. Metro de Madrid va a continuar con su compromiso de mejorar día tras día, de facilitar los trayectos a los madrileños e incrementar la calidad de sus viajes. Compromisos inherentes al espíritu de esta gran Compañía que le impulsa a seguir siendo un referente en todo el mundo. ◆

Presentación

Juan Bravo Rivera.
Consejero delegado.

Por tercer año consecutivo, presentamos el Informe de Gestión de la compañía y la memoria de Responsabilidad Social Corporativa en un documento que reúne la información legal, económico-financiera y la relativa a los aspectos sociales, ambientales y económicos, ofreciendo una visión de conjunto más completa de la compañía.

Esta nueva forma de comunicar refuerza la apuesta de Metro de Madrid por la transparencia y cumple con el compromiso de comunicar anualmente los avances en materia de sostenibilidad, como establece el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, al que Metro de Madrid está adherido.

La estrategia de la compañía durante 2015 se orientó al cumplimiento de tres objetivos: proporcionar un servicio de calidad, incrementando la calidad percibida y la calidad del servicio manteniendo los niveles de seguridad; maximizar la eficiencia de recursos, aumentando la eficiencia económica, la eficiencia de los procesos y de las personas; y potenciar la imagen y la reputación, potenciando la imagen externa e interna, la motivación y la involucración y aumentando el impacto y la influencia.

En esta línea, Metro sigue ofreciendo un servicio de calidad respetuoso con el medio ambiente y orientado a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, prestando especial atención a las personas que puedan estar en riesgo de exclusión social.

Más del 60% de nuestras estaciones son accesibles, seguimos apostando por la diversidad e igualdad de oportunidades de clientes y empleados y fomentamos entre nuestros empleados su participación en actividades de voluntariado corporativo, que impacta directamente en la mejora de la calidad de vida de diversos colectivos. ◆

02
Órganos de Gobierno de Metro de Madrid

Los principales órganos de gobierno de la compañía son: la Junta General de Accionistas, el Consejo de Administración y el Comité Ejecutivo.

Las funciones de estos órganos se resumen en:

Junta de Accionistas

Entre las funciones de este órgano está decidir sobre cuestiones como la modificación de los estatutos, nombramiento y destitución de los administradores de la Sociedad, censura de la gestión social, aprobación de las cuentas de la Sociedad y la aplicación del resultado obtenido, la designación de los auditores de cuentas, la transformación, fusión, escisión de la Sociedad.

Consejo de Administración

Corresponde a este órgano de gobierno la gestión y administración de la Sociedad, tal y como establece la legislación vigente y los estatutos sociales. Ostenta la representación de la Sociedad y tiene atribuidos los poderes más amplios para la gestión de los intereses sociales.

Puede determinar los negocios que han de emprenderse y su posterior desarrollo, ejecutar los actos y celebrar los contratos necesarios para la realización del objeto social. Aprobar la estructura orgánica de la compañía y resolver cualquier aspecto relativo a las actividades desarrolladas. Formula las cuentas anuales, el informe de gestión y propone la aplicación del resultado de cada ejercicio.

La composición de los diferentes Consejos de Administración en Metro de Madrid S.A. a lo largo del año 2015 ha sido la siguiente:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
(Hasta 28/04/2015)

PRESIDENTE
D. Pablo CAVERO MARTÍNEZ DE CAMPOS

CONSEJEROS
D. Francisco DE BORJA CARABANTE MUNTADA
D. Ignacio GONZÁLEZ VELAYOS
D. David PÉREZ GARCÍA
D. Jesús ADRIANO VALVERDE BOCANEGRA
D. Diego SANJUANBENITO BONAL
D. Raimundo HERRAIZ ROMERO
Dª. Matilde GARCÍA DUARTE (Cesa el 28/04/2015)
D. José Luis MORENO CASAS

SECRETARIO (NO CONSEJERO)
D. Miguel NIETO MENOR

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
(Hasta 29/07/2015)

PRESIDENTE
D. Pablo CAVERO MARTÍNEZ DE CAMPOS

CONSEJEROS
D. Francisco DE BORJA CARABANTE MUNTADA
D. Ignacio GONZÁLEZ VELAYOS
D. David PÉREZ GARCÍA
D. Jesús ADRIANO VALVERDE BOCANEGRA
D. Diego SANJUANBENITO BONAL (Cesa el 24/06/2015)
D. Raimundo HERRAIZ ROMERO (Cesa el 23/06/2015)
D. José Luis MORENO CASAS (Cesa el 12/06/2015)

SECRETARIO (NO CONSEJERO)
D. Miguel NIETO MENOR

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

(Desde el 29/07/2015 hasta 29/09/2015)

PRESIDENTE

D. Pedro MANUEL ROLLÁN OJEDA

CONSEJEROS

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA
D. Juan BRAVO RIVERA
D. Manuel VICENTE SOL IZQUIERDO (Cesa el 29/09/2015)
D. Jesús MORA DE LA CRUZ
D. Juan IGNACIO MERINO MESA
D. Miguel ÁNGEL GARCÍA MARTÍN
D. José TRIGUEROS RODRIGO

SECRETARIO (NO CONSEJERO)

D. Miguel NIETO MENOR

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

(Desde 29/09/2015 hasta 31/12/2015)

PRESIDENTE:

D. Pedro MANUEL ROLLÁN OJEDA

CONSEJEROS:

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA
D. Juan BRAVO RIVERA
Dª. Elena COLLADO MARTÍNEZ
D. Jesús MORA DE LA CRUZ
D. Juan IGNACIO MERINO MESA
D. Miguel ÁNGEL GARCÍA MARTÍN
D. José TRIGUEROS RODRIGO

SECRETARIO (NO CONSEJERO)

D. Miguel NIETO MENOR

El Consejo de Administración ha otorgado amplios poderes de Gestión en todas las facultades susceptibles de delegación al Consejero Delegado, D. Juan Bravo Rivera. Así mismo ha desconcentrado sus facultades de contratación entre las diversas Áreas de la Empresa en los términos y condiciones recogidas en las Instrucciones de Contratación que figuran debidamente controladas en el perfil del contratante.

Comité Ejecutivo

Conoce todos los aspectos vinculados a la actividad de la empresa y adopta las decisiones oportunas para la buena marcha de la compañía; o bien, las eleva al Consejo de Administración, en el caso que su adopción excediera el ámbito de su competencia y responsabilidad propone, al Consejo de Administración la estrategia de la Compañía incluidos los planes y proyectos corporativos con el objetivo de lograr los retos fijados a medio y corto plazo. Así mismo, lleva a cabo el control del cumplimiento del presupuesto económico, realiza las contrataciones de productos o servicios requeridos para el desempeño adecuado de la actividad societaria, en los términos autorizados por el Consejo de Administración en los procesos de contratación y el fomento de la demanda y calidad del servicio prestado por esta sociedad.

COMITÉ EJECUTIVO

(a 31 de diciembre de 2015)

D. Juan BRAVO RIVERA
Consejero Delegado

D. Miguel NIETO MENOR
Secretario General

Dª. Adelaida CAREAGA MATA
Directora General de Estrategia, Marca y Cultura Corporativa

Dª. Olga BARROSO GONZÁLEZ
Directora General de Gestión de Personas

D. Francisco MARTÍNEZ DAVIS
Director General Financiero

D. Carlos CUADRADO PAVÓN
Director General de Explotación Ferroviaria

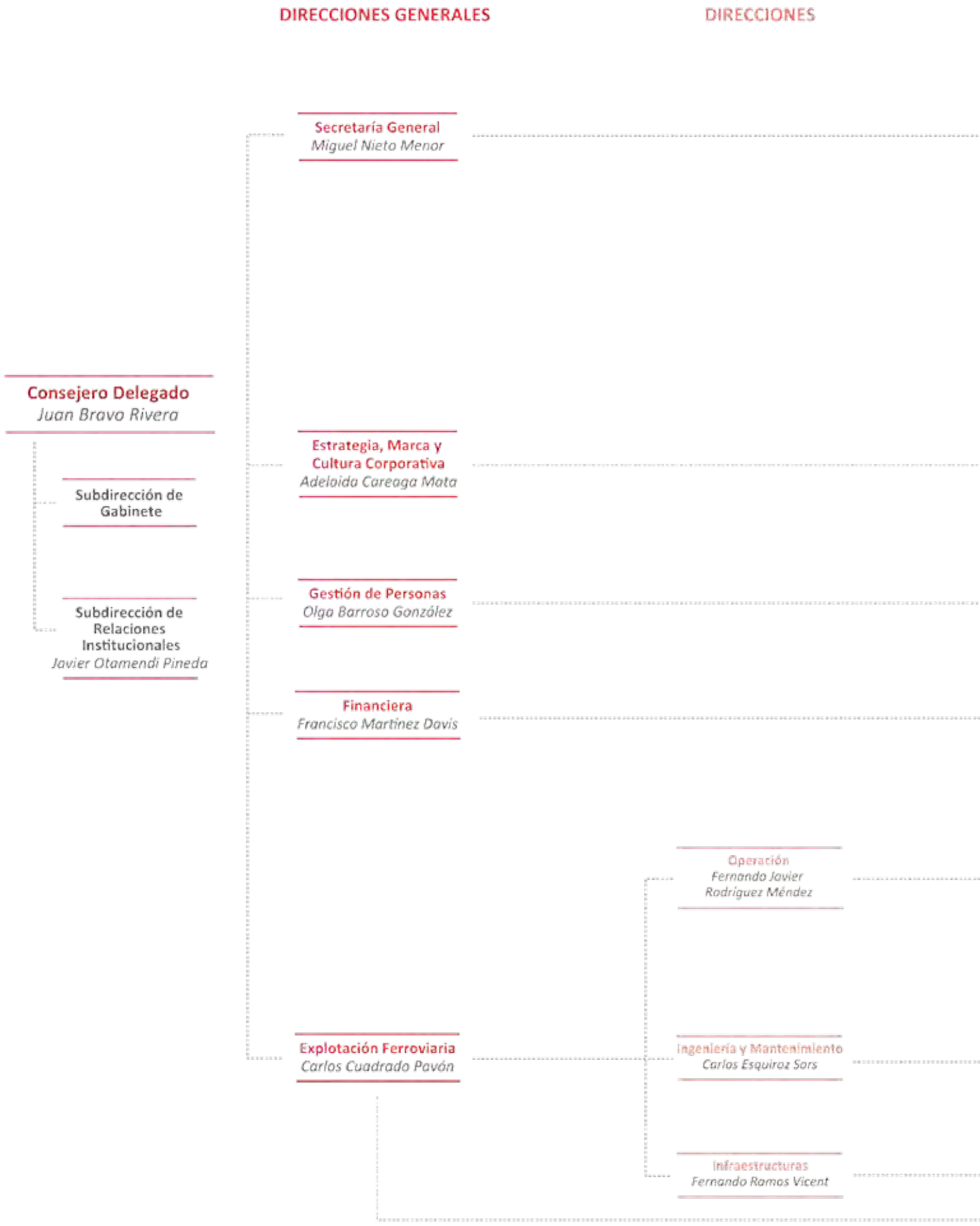
D. Fernando JAVIER RODRÍGUEZ MÉNDEZ
Director de Operación

D. Carlos ESQUÍROZ SORS
Director de Ingeniería y Mantenimiento

D. Fernando RAMOS VICENT
Director de Infraestructuras

D. Javier OTAMENDI PINEDA
Subdirector de Relaciones Institucionales

(a 31 de diciembre de 2015)



SUBDIRECCIONES	DEPARTAMENTOS	ÁREAS
Cumplimiento normativo y transparencia		Transparencia *Álvaro Guzmán López*
		Cumplimiento Normativo *Pedro Pablo García de Ascario*
		Asesoría Jurídica *Beatriz Álvarez Herranz*
	Compras y Contratación *Álvaro Arias Lozano*	Aprovisionamiento *Fernando Pavón Gómez*
		Contratación y Contratos Corporativos *Nuria López Gimeno*
		Servicios Internos, Logística y Patrimonio *Juan Luis Torrejón Puente*
	Comunicación con el cliente y Marca *Cristina Sopeña*	Comunicación con el cliente *Antonio Hurtado Deriat*
		Marca *Sonia Casado Martín*
		Estrategia *Fernando Ruiz Pérez*
		Calidad y Mejora Continua *Miguel Muñoz Cutuli*
		Cultura Corporativa y Comunicación *Francisco Olaya Retamosa*
	Recursos Humanos *Féliz Martínez Cachón*	
		Prevención y Salud Laboral *José Martín García*
		Económica *Álvaro Calatayud Gómez*
		Coord. de Empresas Participadas y Admón *Francisco Javier Castela Lobato*
		Gestión Operativa *Tomás Manzano Polo*
		Control y Planificación de la Operación *José Antonio López Núñez*
		Seguridad Ferroviaria Operacional *Ángel Ferrer Serrano*
Seguridad		Seguridad *Domingo Gómez Alonso*
		Sistemas de Información *Javier Tagarro García*
		Ingeniería y Proyectos de I+D+i *Carlos Rodríguez Sánchez*
		Mantenimiento de Instalaciones *Luis Bris Checa*
		Mantenimiento de Material Móvil *Pedro Pablo Pascual González*
		Obras, Infraestructuras y Accesibilidad *Jorge Francisco Blanquer Jaraíz*
		Consultoría de Proyectos e Innovación *Juan Marcos Moyano Mateo*

Plano de la red explotada por Metro de Madrid, S.A.
(a 31 de diciembre de 2015)

Metro

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

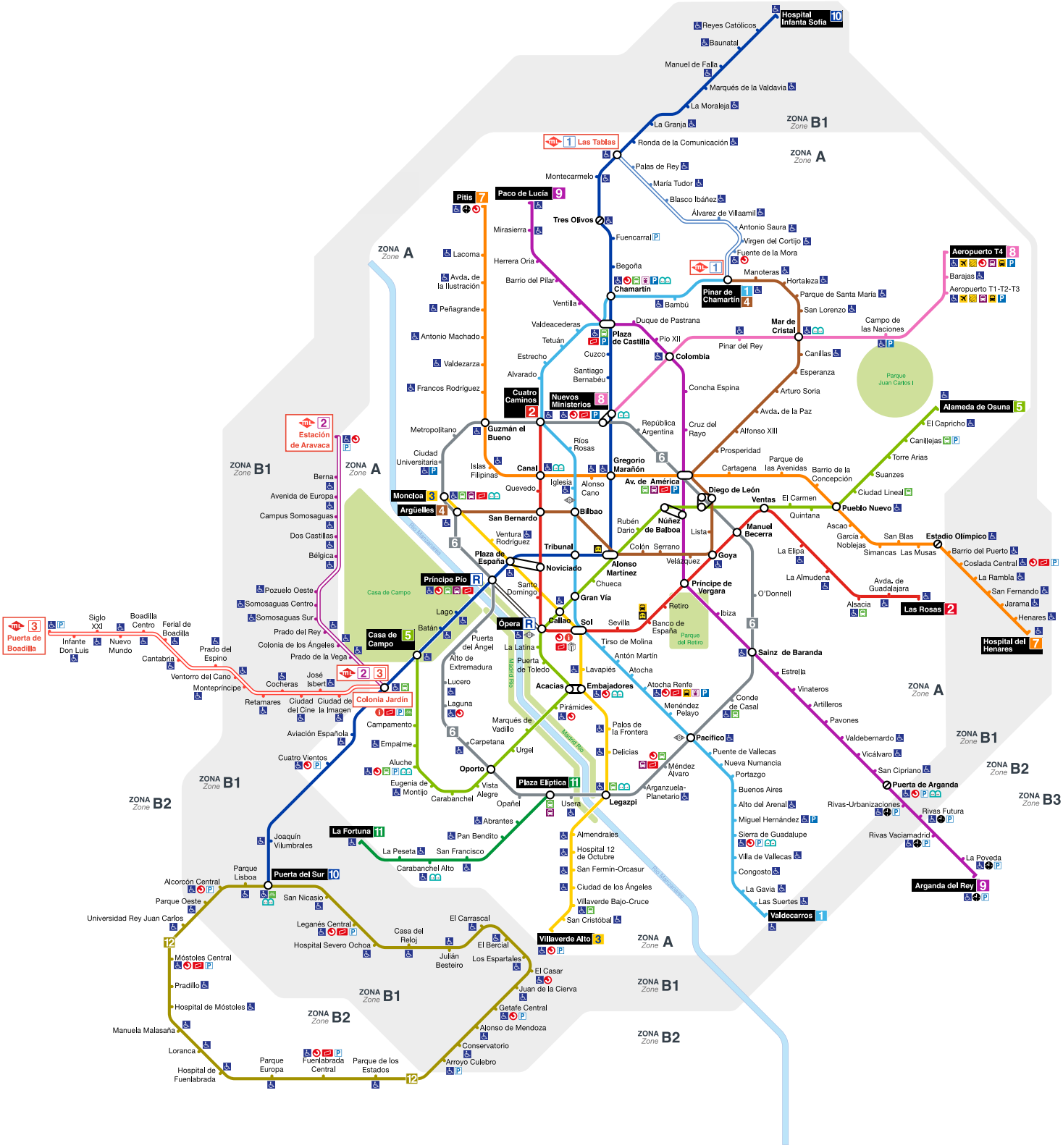
ML

- 1 Pinar de Chamartín / Las Tablas
- 2 Colonia Jardín / Estación de Aravaca
- 3 Colonia Jardín / Puerta de Boadilla

SIMBOLOGÍA - *Key*

- Estación accesible / ascensor — *Step-free access / lift*
- 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 — *Suburban railway*
- Autobuses interurbanos — *Suburban buses*
- Autobuses largo recorrido — *Interegional bus station*
- Terminal Autobuses nocturnos — *Night bus line terminal*
- Autobús Exprés Aeropuerto — *Airport Express Bus*
- Estación de tren — *Railway station*
- Aeropuerto / *Airport* — Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Suplemento Aeropuerto — *Airport extra charge*
- ZONA A *Zone* — Zonas tarifarias — *Fare zones*
- Oficina de gestión tarjeta transporte público — *Public Transport Card Office*
- Centro de Información — *Travel Information Centre*
- Bibliometro
- Productos Oficiales Metro — *Official Metro merchandising*
- Aparcamiento disuasorio gratuito — *Free Park and Ride*
- Aparcamiento disuasorio de pago — *Paid Park and Ride*
- Estacionamiento de bicicletas — *Bicycle parking*

Espacio Histórico de Metro
Metro Historic Space


Hospital Infanta Sofía 10
Reyes Católicos
Baunatal
Manuel de Falla
Marqués de la Valdavia
La Moraleja
La Granja
ZONA Zone B1
1 Las Tablas
Ronda de la Comunicación
ZONA Zone A
Palas de Rey
Montecarmelo
María Tudor
Blasco Ibáñez
Álvarez de Villaamil
Antonio Saura
Virgen del Cortijo
Fuente de la Mora
Manoteras
Hortaleza
Parque de Santa María
San Lorenzo
Campo de las Naciones
Aeropuerto T4 8
Barajas
Aeropuerto T1-T2-T3
Pitis 7
Paco de Lucía 9
Tres Olivos
Fuencarral
Mirasierra
Lacoma
Herrera Oria
Avda. de la Ilustración
Begoña
Chamartín
Pinar de Chamartín 1 4
Bambú
Barrio del Pilar
Ventilla
Peñagrande
Valdeacederas
Duque de Pastrana
Plaza de Castilla
Pio XII
Mar de Cristal
Antonio Machado
Tetuán
Estrecho
Cuzco
Colombia
Pinar del Rey
Canillas
Esperanza
Valdezarza
Alvarado
Santiago Bernabéu
Francos Rodríguez
Cuatro Caminos 2
Nuevos Ministerios 8
Concha Espina
Arturo Soria
Parque Juan Carlos I
Avda. de la Paz
Alfonso XIII
Alameda de Osuna 5
El Capricho
Canillejas
Torre Arias
Suanzes
Ciudad Lineal
Pueblo Nuevo
Estadio Olímpico
Barrio del Puerto
Coslada Central
La Rambla
San Fernando
Jarama
Henares
Hospital del Henares 7
Las Rosas 2
Avda. de Guadalajara
Alsacia
Estación de Aravaca
2
ZONA Zone B1
ZONA Zone A
Berna
Avenida de Europa
Campus Somosaguas
Dos Castillas
Bélgica
Metropolitano
Ciudad Universitaria
Guzmán el Bueno
Ríos Rosas
República Argentina
Cruz del Rayo
Prosperidad
Cartagena
Parque de las Avenidas
Barrio de la Concepción
Islas Filipinas
Canal
Iglesia
Alonso Cano
Gregorio Marañón
Av. de América
Quevedo
Moncloa 3
Argüelles 4
San Bernardo
Bilbao
Rubén Darío
Núñez de Balboa
Diego de León
Ventas
El Carmen
Quintana
Ascao
García Noblejas
San Blas
Simancas
Las Musas
Ventura Rodríguez
Tribunal
Colón
Serrano
Lista
Manuel Becerra
Plaza de España
Noviciado
Alonso Martínez
Velázquez
Goya
La Elipa
La Almudena
Pozuelo Oeste
Somosaguas Centro
Somosaguas Sur
Príncipe Pio R
Santo Domingo
Chueca
Príncipe de Vergara
O'Donnell
Prado del Rey
Colonia de los Ángeles
Prado de la Vega
Gran Vía
Retiro
Ibiza
Casa de Campo
Casa de Campo 5
Batán
Lago
Ópera R
Callao
Sol
Sevilla
Banco de España
Parque del Retiro
Puerta del Ángel
La Latina
Tirso de Molina
Antón Martín
Sainz de Baranda
Estrella
Vinateros
Artilleros
Pavones
Puerta Puerta Puerta Siglo XXI Boadilla Centro Ferial de Boadilla
Puerta de Boadilla 3
Infante Don Luis
Nuevo Mundo
Prado del Espino
Cantabria
Ventorro del Cano
Montepríncipe
Cocheras
José Isbert
2 3
Colonia Jardín
Retamares
Ciudad del Cine
Ciudad de la Imagen
Alto de Extremadura
Puerta de Toledo
Lavapiés
Atocha
Atocha Renfe
Acacias
Embajadores
Lucero
Laguna
Pirámides
Menéndez Pelayo
Conde de Casal
Campamento
Marqués de Vadillo
Palos de la Frontera
Pacífico
Aviación Española
Carpetana
Urgel
Delicias
Puente de Vallecas
Nueva Numancia
Portazgo
Buenos Aires
Alto del Arenal
Miguel Hernández
Sierra de Guadalupe
Villa de Vallecas
Congosto
La Gavia
Las Suertes
Valdecarros 1
Valdebernardo
Vicálvaro
San Cipriano
Puerta de Arganda
Rivas-Urbanizaciones
Rivas Futura
Rivas Vaciamadrid
La Poveda
Arganda del Rey 9
Empalme
Cuatro Vientos
Aluche
Eugenia de Montijo
Oporto
Vista Alegre
Carabanchel
Plaza Elíptica 11
Opañel
Usera
Legazpi
Méndez Álvaro
Arganzuela-Planetario
ZONA Zone B1
ZONA Zone B2
ZONA Zone B3
Abrantes
Pan Bendito
La Fortuna 11
La Peseta
San Francisco
Carabanchel Alto
Joaquín Vilumbrales
Almendrales
Hospital 12 de Octubre
San Fermín-Orcasur
Ciudad de los Ángeles
Villaverde Bajo-Cruce
San Cristóbal
Villaverde Alto 3
Parque Lisboa
Puerta del Sur 10
Alcorcón Central
Parque Oeste
San Nicasio
Universidad Rey Juan Carlos
Leganés Central
Hospital Severo Ochoa
Casa del Reloj
El Carrascal
El Bercial
Julián Besteiro
Los Espartales
12
Móstoles Central
Pradillo
Hospital de Móstoles
El Casar
Juan de la Cierva
Getafe Central
Alonso de Mendoza
Conservatorio
Arroyo Culebro
Manuela Malasaña
Loranca
Hospital de Fuenlabrada
Parque Europa
Fuenlabrada Central
Parque de los Estados

03
Introducción

Introducción

En 2015 Metro de Madrid alcanza los 294 kilómetros de red y 301 estaciones, como consecuencia de la inauguración de la estación de Paco de Lucía, en la línea 9. Se realizaron 569,734 millones de viajes, a una velocidad media cercana a los 30,41 kilómetros por hora.

Debido al interés que suscitan los sistemas de gestión ferroviaria del suburbano madrileño, en cuanto a operación, señalización, seguridad y accesibilidad, Metro de Madrid recibió a 47 delegaciones nacionales e internaciones, en visitas institucionales.

En 2015 Metro de Madrid asumió la Presidencia de CoMET, Community of Metros, organismo internacional de benchmarking formado por los operadores de metro más importantes del mundo, y ejerció como anfitrión del Encuentro Anual, donde representantes internacionales analizaron el estado actual del sector, sus avances y problemáticas.

En 2015 se registraron un 1,58% más de viajes que en 2014, continuando la tendencia al alza iniciada en 2014. Como consecuencia de ello, se abre la convocatoria para la contratación de 360 Maquinistas de Tracción Eléctrica, que se incorporarán durante 2016 tras un período de formación.

La percepción de los viajeros de Metro, según los datos recogidos en la última encuesta de calidad percibida, arrojó una puntuación de 7,44 puntos, la mejor calificación de los últimos cinco años. Esta encuesta se centra en la valoración de todos los factores esenciales del servicio como seguridad, instalaciones, accesibilidad y limpieza, entre otros.

Durante el 2015, la Comunidad de Madrid anunció la composición del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A., con la designación de sus nuevos miembros, entre ellos la de su Consejero Delegado. ◆

7,44

Nota sobre 10

ÍNDICE DE CALIDAD PERCIBIDA

04 Estrategia de Metro de Madrid

ANDEN SENTIDO
PUERTA DE ARGANDA

Tras unos años marcados por el impacto de la crisis económica en la actividad y en los resultados de Metro de Madrid, con un claro reflejo tanto en el descenso de la demanda de viajes como en los necesarios ajustes presupuestarios, nuestra empresa afrontó el año 2015 partiendo de un ligero pero positivo cambio de tendencia, caracterizada fundamentalmente por la estabilización y el posterior repunte del número de viajes.

En ese escenario de recuperación objetiva se enmarca la Misión de la Compañía, construida en torno a los conceptos de calidad y eficiencia, que reafirma el posicionamiento de Metro de Madrid como opción de movilidad preferente en nuestra región:

"Ser la opción de movilidad preferente en la región de Madrid, proporcionando un servicio de transporte basado en la calidad y la eficiencia".

Esta Misión se articula a través de tres grandes Líneas Estratégicas complementarias que agrupan actuaciones más concretas, enfocadas a alcanzar los objetivos y resultados esperados. Las Líneas Estratégicas son:

1. Proporcionar un servicio de calidad

La permanente voluntad de Metro de Madrid de ofrecer el mejor servicio posible a sus clientes se potencia mediante un ambicioso Plan de Calidad que engloba distintas iniciativas que impactan en los aspectos más relevantes para nuestros clientes. Las líneas de actuación asociadas a esta línea estratégica son las siguientes:

- Incrementar la calidad percibida.
- Incrementar la calidad de servicio.
- Mantener los máximos niveles de seguridad.

2. Maximizar la eficiencia de recursos

Otra de las responsabilidades, como gestores de recursos públicos, es optimizar la relación entre el resultado obtenido en la explotación y los recursos empleados, tanto a nivel económico, humano y de procesos. En este sentido, las líneas de actuación definidas son:

- Aumentar la eficiencia económica.
- Aumentar la eficiencia de los procesos.
- Aumentar la eficiencia de las personas.

3. Potenciar la imagen y la reputación

Finalmente, Metro de Madrid debe potenciar su imagen y reputación, tanto a nivel interno como externo frente a clientes, administración, proveedores, sociedad y empleados. No basta con hacer las cosas bien, debemos ser capaces de transmitirlas eficazmente. Para ello, se han definido las siguientes líneas de actuación:

- Potenciar la imagen externa.
- Potenciar la imagen interna, motivación e involucración.
- Aumentar el impacto e influencia.

Modelo de Gestión de Riesgos Corporativos

En línea con el cumplimiento de los objetivos definidos en su estrategia, Metro de Madrid dispone de un modelo de gestión de riesgos corporativos que permite acotar el grado de incertidumbre asociado a la consecución de resultados.

Durante 2015, los distintos grupos gestores de riesgos se han reunido periódicamente, monitorizando el nivel global de riesgo e implementando las acciones mitigadoras y los controles necesarios para gestionar el mismo. Adicionalmente, el Comité de Riesgos que actúa como 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 reunido también periódicamente a lo largo de 2015. ◆

Benchmarking y presencia en Foros Especializados

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.

Los grupos CoMET y NOVA cuentan también con el apoyo metodológico del Railway and Transport Strategy Centre (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 tienen 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 plantean a diario en el desempeño de las actividades. La coordinación de todas las consultas, estudios y otras actividades relacionadas con CoMET se realiza través del Área de Estrategia que, además, presta apoyo a los departamentos que planteen alguna necesidad al respecto.

Durante 2015, Metro de Madrid ha ejercido la Presidencia del grupo CoMET y ha sido el anfitrión y organizador de la reunión anual del grupo, celebrada en Madrid en el mes de noviembre. Además ha participado también activamente, en la reunión de gestión del grupo CoMET celebrada en Berlín en el mes de marzo.

A lo largo de este año, como es habitual, se han actualizado los indicadores clave de benchmarking (KPIs), potenciando el conocimiento sobre nuestro posicionamiento relativo frente a otras explotaciones, lo que facilita la identificación de nuestros puntos fuertes, así como las áreas de mejora. Metro de Madrid ha consolidado su presencia en el grupo, mostrándose muy activo tanto en la resolución de consultas recibidas desde otros metros del mundo, como en la propuesta de cuestiones de especial interés sobre las que la empresa ha logrado un alto índice de respuestas por parte de la comunidad internacional. Además se ha participado en los numerosos estudios planteados por otras explotaciones, así como en los impulsados directamente por Metro de Madrid, tales como:

- Mejores prácticas de operación a altas frecuencias de servicio.
- Gestión del mantenimiento de componentes electrónicos.
- Mejora de la fiabilidad en el servicio.
- Fuego y humo en vía.
- Gestión de objetos perdidos.
- Auditoría de Seguridad.
- Retrocesos debidos a rebases.
- Indicadores de mantenimiento de instalaciones fijas.

Presencia en Foros Especializados

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 2015, 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.

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).

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 relaciones con las

administraciones públicas (principalmente, con el Ministerio del Interior) y el resto de asociaciones de sector de seguridad (patronal, sindicatos, etc.). Fue creada en julio de 2001. Actualmente Metro de Madrid no se encuentra entre su junta directiva, pero sí tiene carácter estratégico ya que es obligado para empresas como Metro de Madrid disponer de un departamento de seguridad.

Club de Excelencia en la Gestión (CEG). Su misión es potenciar la competitividad global de organizaciones, identificando nuevas vías, desarrollando competencias, compartiendo conocimiento e induciendo modelos de gestión. Metro de Madrid asiste a diversas reuniones que tienen lugar cada año así como a comités de trabajo.

Asociación Española para la Calidad (AEC). Participando en comités y foros cuya finalidad es fomentar y apoyar la competitividad de las empresas y organizaciones españolas, promoviendo la cultura de calidad y el desarrollo sostenible.

Asociación Española de Profesionales de Compra, Contratación y Aprovisionamiento (AERCE). Su misión es maximizar la rentabilidad de las organizaciones a través de la función de compras, facilitar las herramientas para el desempeño de los profesionales de compras y contribuir al desarrollo sostenible de la sociedad.

Auditores 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**
- **ENERCLUB. Club Español de la Energía**
- **AED. Asociación Española de Directivos**
- **AMRE. Asociación de Marcas Renombradas Españolas**
- **DEC. Asociación para el Desarrollo de la Experiencia de Cliente**
- **ISMS Forum Spain. Asociación para el Fomento de la Seguridad de la Información**

La Estrategia de Responsabilidad Social Corporativa

Metro de Madrid entiende 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.

Como empresa comprometida y firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Metro se compromete, además, 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 Comunidad de Madrid, apostando por la movilidad sostenible.

Política de RSC y grupos de interés

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 una política de Responsabilidad Corporativa y que intentan dar respuesta a las expectativas de los grupos e interés. Disponemos de canales de comunicación específicos con cada uno de ellos, lo que nos permite mantener una relación próxima y cercana.

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 esta base, los principales objetivos de Metro son seguir prestando un servicio de calidad, capaz de adaptarse a la demanda que, en el último año, se ha visto incrementada y avanzar en la gestión sostenible que permitirá el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid, respetando el medio ambiente.

La empresa tiene un firme compromiso 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, 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 CO2 equivalente, generadas directa o indirectamente por la actividad de la compañía.

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

Desde el Área de Comunicación y RSC, 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.

Proveedores

1. **Proveedores de energía y combustible**
2. **Proveedores de servicios operativos**
(Financieros, seguridad, limpieza, empresas contratadas)
3. **Proveedores de equipamiento**
(Máquinas expendedoras de billetes, escaleras mecánicas, recambios, elementos de señalización, sistemas de información)
4. **Proveedores de material móvil**
5. **Proveedores de consultoría externa**

Empleados

1. **Estructura profesional**
Directivos, técnicos, mandos intermedios (MI), personal de base (Personal administrativo y personal operativo)
2. **Grupo sindical**
(Comité de empresa y sindicatos)

Clientes

1. **Clientes de negocio tradicional:**
Nivel de fidelización (habituales y esporádicos)
Zonificación (identidad por líneas y/o por zonas)
Otros clientes del negocio tradicional (PMR, turistas)
2. **Clientes de consultoría externa y servicios a concesionarios**
3. **Clientes de concesión** (Concedentes y aliados)

Sociedad

1. **Medios de comunicación**
2. **Las agrupaciones de la sociedad civil**
(ONG'S, organizaciones de consumidores, grupos medioambientalistas, organizaciones profesionales, ONCE, etc.)
3. **Mundo empresarial y asociaciones empresariales**
(consultoría externa)
4. **Universidades y mundo educativo**

Administraciones públicas

1. Comunidad Autónoma de Madrid
2. Ayuntamiento de Madrid
3. Consorcio Regional de Transportes (CRT)
4. Otras administraciones locales

Con nuestros empleados

Metro de Madrid cuenta con varios canales de comunicación que permiten transmitir de forma abierta y plural la información relevante de la empresa a toda la plantilla. Al mismo tiempo, se desarrollan medidas para potenciar la comunicación bidireccional dentro de la compañía.

Con los clientes y sociedad

Metro reconoce habitualmente la valoración de los grupos de interés cliente y sociedad a través de estudios de imagen y percepción del servicio de Metro y de la propia empresa. El objetivo es conocer las expectativas y necesidades para realizar las adaptaciones del servicio con total garantía de calidad y seguridad. Además, Metro cuenta con otros canales de comunicación como son la web de Metro de Madrid (www.metromadrid.es) y las redes sociales en las que Metro tiene perfiles, como lo son Facebook, Twitter, la APP oficial y Youtube. A estos canales hay que añadir, la información incluida en los soportes de la red, las campañas informativas, Canal Metro Madrid, los centros de atención al cliente (incluido el Centro Interactivo de Atención al Cliente) y el personal en contacto directo con el cliente.

Con nuestros proveedores

Metro cuenta con un espacio web dedicado exclusivamente a mantener su relación con los proveedores. Se trata del "perfil del contratante", que se incluye en la web de Metro, y es un canal de comunicación dinámico y eficaz en el que se realizan actualizaciones periódicas con el fin de que los contenidos sean útiles para las empresas interesadas.

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

- **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.**

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) -declaración sobre el cambio climático de la comunidad empresarial internacional previa a la Conferencia de la ONU sobre el cambio climático-, y del Comunicado del reto de los 2ºC (2011), declaración surgida del COP17, con la que el Prince of Wales's Corporate Leaders Group on Climate Change y la Universidad de Cambridge invitaban a las principales empresas a sumarse a su firma, con el propósito de mostrar el apoyo y la disposición del sector privado en afrontar el problema del calentamiento global y trabajar para encontrar soluciones dentro del marco de Naciones Unidas con el objeto de mantener el **calentamiento global por debajo de los 2º centígrados.**

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.

La Estrategia Medioambiental

El respeto ambiental es inherente a Metro de Madrid, pero somos conscientes de que cualquier actividad o servicio puede suponer impactos sobre el entorno. Como empresa comprometida con el Medio Ambiente, trabajamos día a día con el fin de:

- Asegurar el cumplimiento legal y de los compromisos voluntarios adquiridos en materia de gestión ambiental
- Reducir el impacto y riesgo ambiental de las actividades, y optimizar el uso de los recursos
- Promover un alto grado de concienciación ambiental de nuestros empleados
- Contribuir con nuestro compromiso a reforzar la reputación, liderazgo e imagen responsable de la Organización

Para conseguir estos objetivos Metro de Madrid:

- Identifica y evalúa las actividades de la empresa que puedan suponer impacto ambiental
- Identifica y analiza la normativa ambiental aplicable
- Controla el consumo de agua, energía y materias primas
- Controla las emisiones, vertidos, ruidos y contaminación del subsuelo
- Gestiona los residuos industriales generados en las actividades de la empresa
- Asesora y forma a los departamentos para el cumplimento de la normativa ambiental
- Controla el cumplimiento de la normativa ambiental por parte de las empresas contratadas
- Asegura que las emergencias que puedan suponer contaminación son gestionadas adecuadamente

Todas estas actividades están orquestadas a través de un Sistema de Gestión Ambiental, certificado desde el año 2005, basado en la Norma UNE-EN ISO 14001.

La Estrategia de Acción Social

Consciente de que es imposible desarrollar su actividad de espaldas al entorno social, Metro de Madrid aprovecha sus recursos y gran potencial como canal de comunicación, y orienta el trabajo de los voluntarios para paliar, en la medida de lo posible, las necesidades de personas y colectivos que, por sus características, capacidades o circunstancias especiales, se encuentran en riesgo de exclusión social en 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 que demuestra cómo la compañía ha sabido renovarse al 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.

Durante el año 2015, se han realizado 65 acciones dentro de la **línea social**, de la que se beneficiaron 60 ONG distintas, lo que demuestra el compromiso de la compañía con un amplio abanico de entidades no lucrativas, intentado diversificar el reparto de su ayuda.

A lo largo del pasado año, fueron 144 empleados los que, en mayor o menor medida, se involucraron en alguna de las 17 iniciativas que requirieron de su trabajo y realizaron 652 horas de voluntariado, un 10% más que el año anterior. Entre las acciones de voluntariado destacan aquellas fruto de la colaboración de empleados de Metro que, de forma voluntaria, ceden parte de su tiempo para que personas con discapacidad, además de familiarizarse con la red, conozcan de primera mano el día a día de los trabajadores de la compañía y aprendan a desenvolverse con soltura en sus desplazamientos.

Entre todas las acciones incluidas en la línea social destacan:

- **Muestra de Artesanía en la estación de Chamartín:** la estación de Metro de Chamartín acogió la sexta edición de esta muestra en la que se presentan los trabajos de más de 1.500 personas con discapacidad intelectual que se integran en los 13 Centros de Atención a Personas con Discapacidad Intelectual, dependientes del Servicio Regional de Bienestar Social de la Comunidad de Madrid.

- **Segunda edición de la campaña "En línea con quien más lo necesita"** cuyo objetivo es dar visibilidad a doce causas sociales que realizaron en la red más de 50 acciones en la red de Metro y en la que participaron más de 50 voluntarios.

- **Programa de "visitas especiales"**, cuyo objetivo es fomentar la autonomía de 320 personas con discapacidad a través de visitas a la red de Metro para facilitar los conocimientos básicos sobre el uso del transporte público dentro de un ambiente de tranquilidad y confianza para colectivos con distintas capacidades, fomentando así su autonomía en los desplazamientos por la red. Durante 2015 se realizaron un total de 17 visitas de este tipo, que se unen a las cuatro acciones que, incluidas en la "línea social" de la compañía, realizan los voluntarios de Metro de Madrid, con colectivos en riesgo de exclusión y que consisten en realizar acompañamientos y servir de guía a personas o grupos con necesidades especiales.

- **Campaña "Estás a un metro de salvar muchas vidas"** con la que se superaron las 4.200 donaciones de sangre. Esta iniciativa, organizada por Metro en colaboración con Cruz Roja y Coca Cola, cumplió en 2015 su quinta edición, con las que se han logrado un total de 18.200 donaciones de sangre.

- **Campaña de recogida de material escolar "Para que pinten un futuro de colores",** que facilitó la vuelta al cole a más de 2.700 niños madrileños gracias a las donaciones de clientes y empleados y al trabajo de 46 voluntarios. Organizada por la Comunidad de Madrid a través de Metro de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes en colaboración con Cruz Roja Madrid, cumplió su cuarta edición.

- **Apoyo al colectivo LGTB a través de campañas de difusión como la campaña "El Orgullo Viaja en Metro",** que se puso en marcha coincidiendo con la celebración del Orgullo LGTB. Además, en colaboración con varias asociaciones LGTB de la Comunidad de Madrid, puso en marcha una campaña de sensibilización contra la discriminación y a favor del respeto a la diversidad bajo el lema, "Por la igualdad real de lesbianas, gais, transexuales y bisexuales", que buscaba sensibilizar contra la LGTBfobia.

- **Colaboración en la difusión del Sorteo del Oro de Cruz Roja,** cuya recaudación de la venta de boletos en ocho estaciones e intercambiadores de transportes se destinó, íntegramente, a la compra de material escolar como parte de la campaña "Para que pinten un futuro de colores".

- **Los 95 años de Metro de Madrid como protagonistas del cupón de la ONCE.** Esta colaboración permitió que los 5,5 millones de boletos emitidos, difundieran la imagen de Metro de Madrid por toda España para homenajear el aniversario de un medio de transporte que forma parte indisoluble de la vida de los madrileños y de todos los que visitan Madrid, al mismo tiempo que se difundía.

- **Voluntarios de Metro inician en la fotografía con móvil a colectivos en riesgo de exclusión.** Esta iniciativa se enmarca en la V Semana Internacional del Voluntariado y consistió en la organización de dos talleres dirigidos a personas sin hogar de la Asociación Realidades y a pacientes de Proyecto Hombre Madrid.

- **Metro colabora con Cruz Roja para recaudar ayuda para las víctimas del terremoto de Nepal,** a través de una campaña en los diferentes canales de comunicación de Metro haciendo un llamamiento a la solidaridad tras las graves consecuencias del terremoto ocurrido en Nepal.

- **Voluntarios de Metro y "Unidos por la médula" informan sobre la donación de médula en las estaciones de Nuevos Ministerios y Embajadores.** El objetivo de esta iniciativa, que incluía la cesión de espacios dentro de la red para realizar acciones informativas, la cesión de soportes publicitarios y la emisión de un spot en Canal Metro, era reforzar el mensaje "Donar médula no es peligroso, no duele y salva vidas".

- **Karaoke solidario a favor de la Fundación Theodora en el Día Internacional de la Felicidad.** Metro facilitó además la instalación de un mercadillo cuya recaudación sirvió para financiar visitas de los Doctores Sonrisa a niños hospitalizados.

La "línea social" se organiza en torno a un cuidado procedimiento de selección, control y seguimiento de las colaboraciones y tiene las siguientes líneas estratégicas:

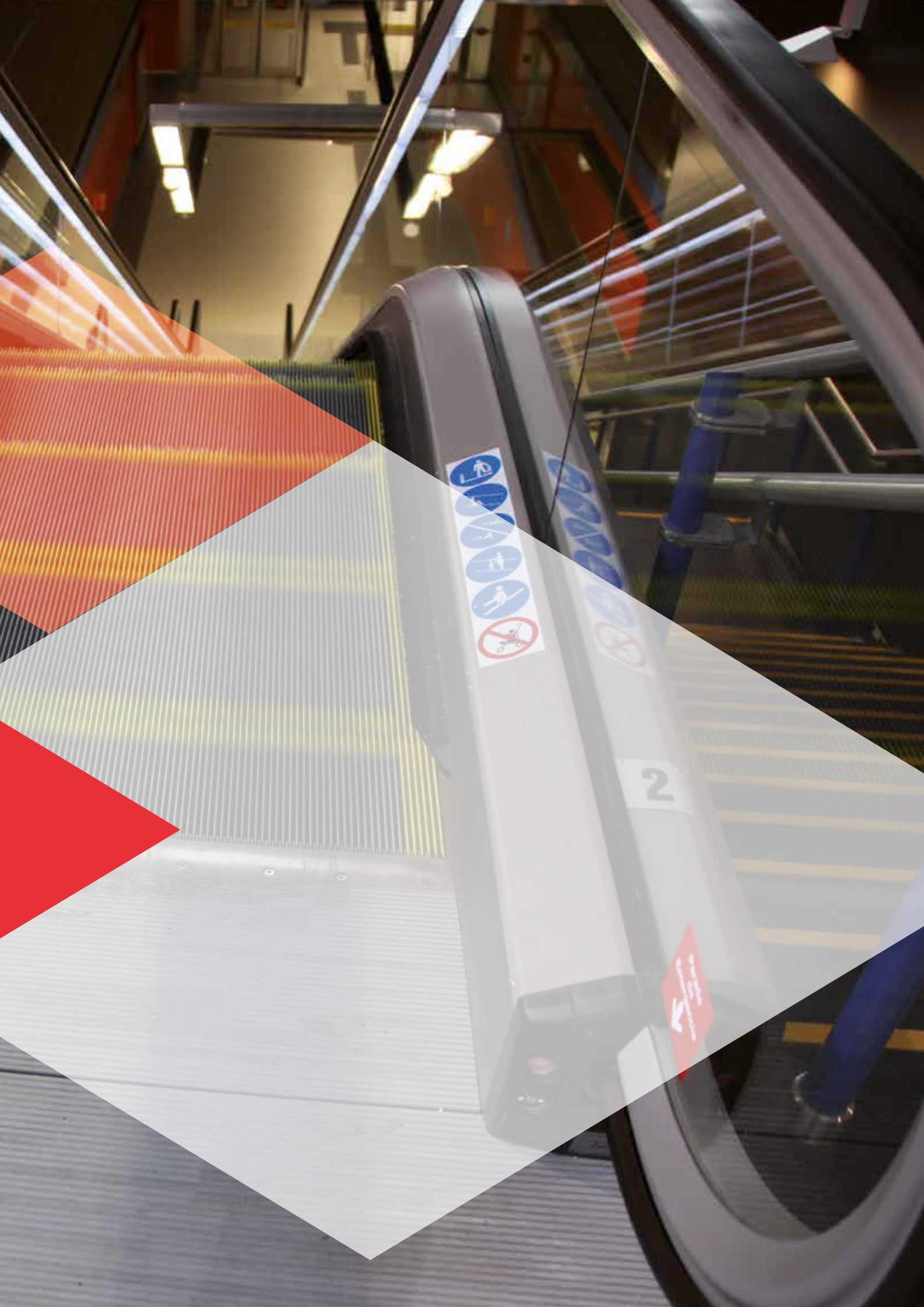
- **Eje estratégico 1: mejorar la experiencia del cliente prestando especial atención a las preocupaciones y necesidades del entorno social en el que opera Metro de Madrid**. En este eje se incluyen acciones de carácter operativo –que pueden requerir la implicación de los trabajadores de la línea- y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

- **Eje estratégico 2: luchar contra la exclusión social en nuestra sociedad.** Este eje incluye las acciones solidarias encaminadas a actuar sobre las necesidades e colectivos de la Comunidad de Madrid en riesgo de exclusión social.

- **Eje estratégico 3: mejora de la salud en nuestra comunidad y cooperación al desarrollo:** En este eje se incluyen las acciones relacionadas con temas de salud en general –concienciación y prevención- que afecte a nuestro entorno cercano y las orientadas a promover el progreso económico y social de los países menos desarrollados de modo que sea más equilibrado en el ámbito mundial y resulte sostenible.

Metro se encuentra en proceso de diseño y elaboración del nuevo plan estratégico, lo que supondrá una revisión del programa de acción social con el objeto de reforzar esta línea de trabajo. ◆

05
Metro de Madrid en 2015


2

METRO DE MADRID EN 2015

Red en explotación

La longitud de la Red explotada por Metro de Madrid a **31 de diciembre de 2015 es de 293,914 kilómetros y 301 estaciones**, cuya distribución por líneas se muestra en el siguiente cuadro:

Red explotada por Metro de Madrid, S.A. 2015

Línea		Longitud (km) **	Estaciones	Vestíbulos
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	24
Metro Este	Hospital del Henares - Estadio Olímpico	9,341	8	7
8	Nuevos Ministerios - Aeropuerto T4	16,459	8	6*
9	Paco de Lucía - Puerta de Arganda	20,761	24	28
TFM	Puerta de Arganda - Arganda del Rey	19,037	6	5*
10	Tres Olivos - Puerta del Sur	24,216	21	19*
MetroNorte	Hospital Infanta Sofía - Tres Olivos	15,568	11	12
11	Plaza Elíptica -La Fortuna	8,237	7	6*
12	Circular Municipios del Sur (MetroSur)	40,596	28	27*
Ramal	Ópera - Príncipe Pío	1,092	2	0*
ML1	Pinar de Chamartín - Las Tablas	5,401	9	8*
TOTAL		293,914	301	352

(*) 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, 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 inicial, en el que la Compañía del Metro llevaba a cabo la construcción y explotación de las líneas concedidas, al modelo actual en el que las Administraciones Públicas, realizan directamente la construcción de las infraestructuras, cediéndoselas en explotación posteriormente a Metro de Madrid, lo que ha quedado consagrado legalmente en el artículo 13 bis de la Ley 8/85 de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, tras la modificación introducida por la Ley 6/2011 de 28 de diciembre.

Además de los tramos cedidos en explotación por la Autoridad Autonómica, Metro de Madrid actúa como explotador de diversas concesiones privadas como son:

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.

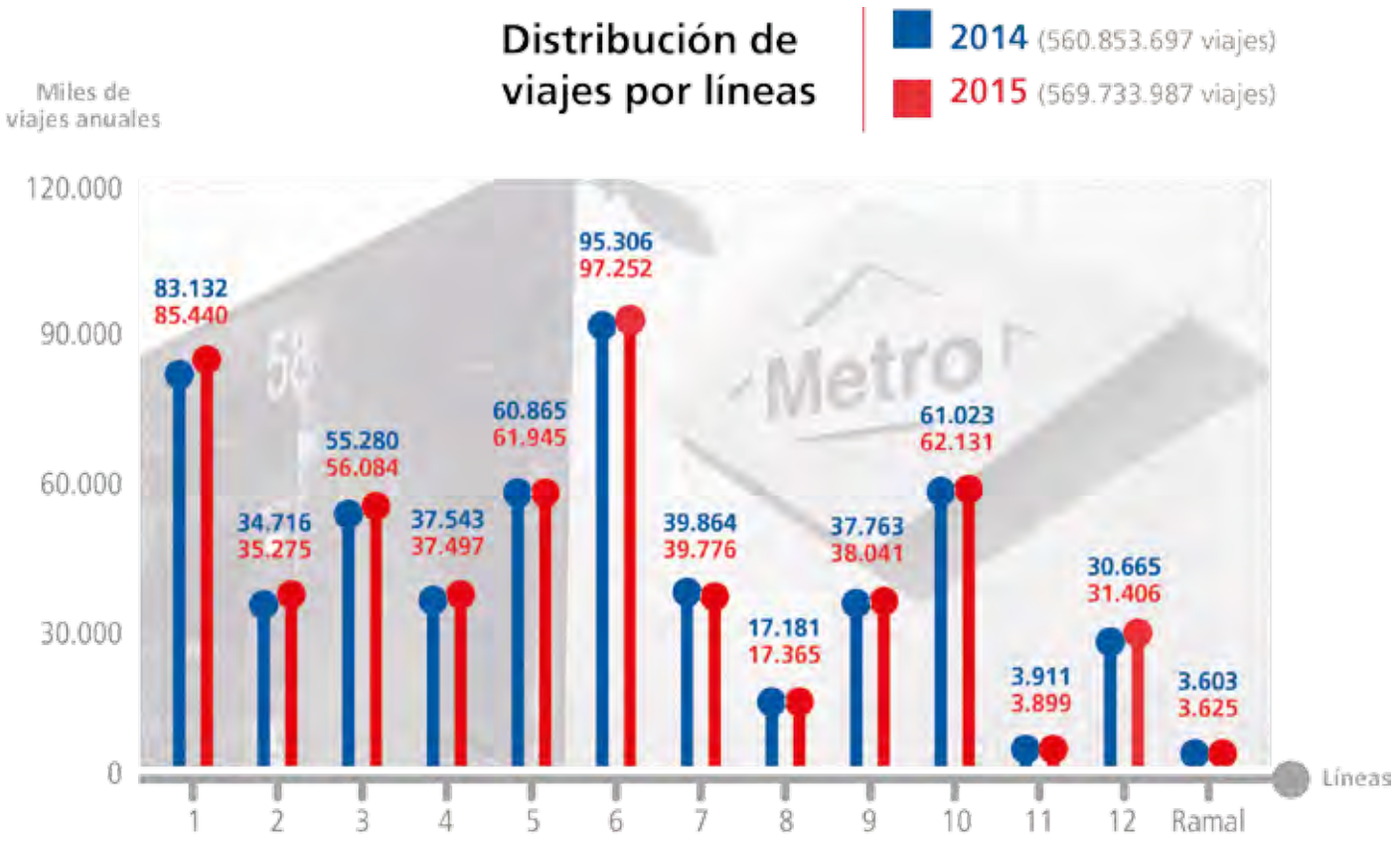
Línea Metro Ligero 1 desde la estación de Pinar de Chamartín a los PAU´s de Sanchinarro y Las Tablas.

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 2015 se ha situado en los 569,73 **millones de viajes,** lo que supone un incremento del 1,58 % con respecto a la registrada en el pasado año 2014. El gráfico siguiente muestra su evolución en los últimos años:

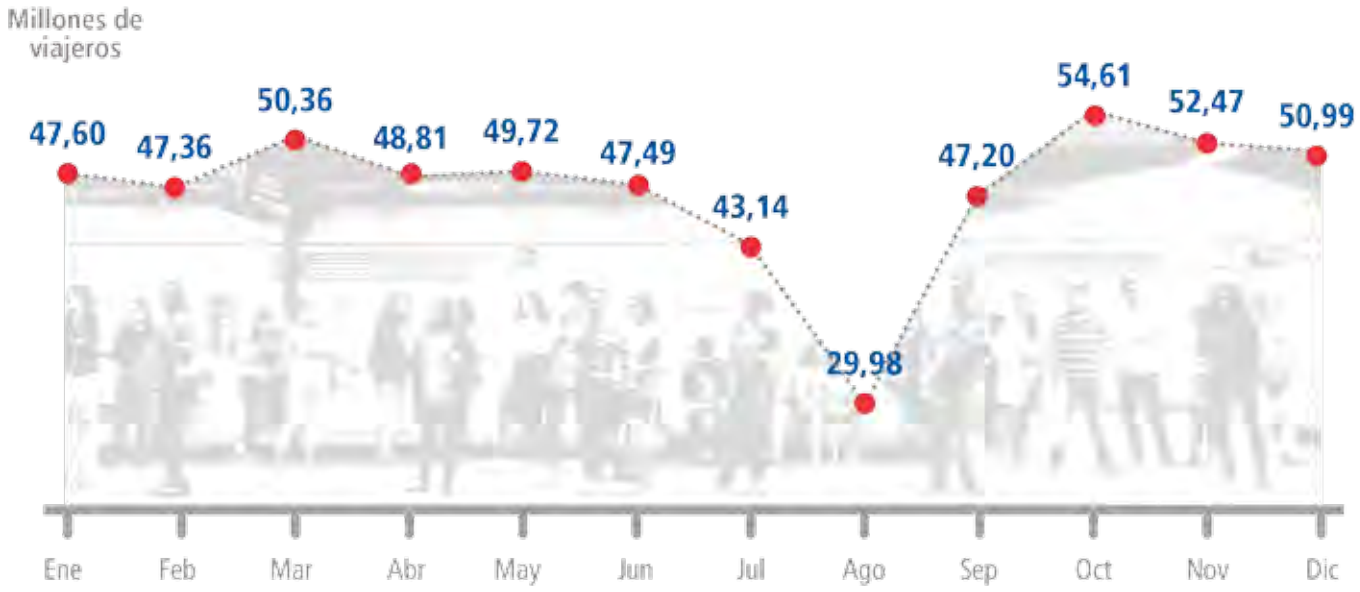
A continuación se muestra una comparativa por líneas de los dos últimos años:



El número de etapas realizadas durante el 2015 se ha situado en **839 millones.** Por otro lado, la demanda mensual media de Metro de Madrid se sitúa en los 47,48 millones de viajes, destacando los meses de Octubre y Noviembre como los de mayor demanda frente a Agosto como el de menor:

El 27 de Noviembre fue el día de **máxima demanda** con un total de **2.272.170 viajes** y el 25 de Diciembre el de **menor demanda** de viajeros con un total de **506.284 viajes.**

Evolución mensual del número de viajeros



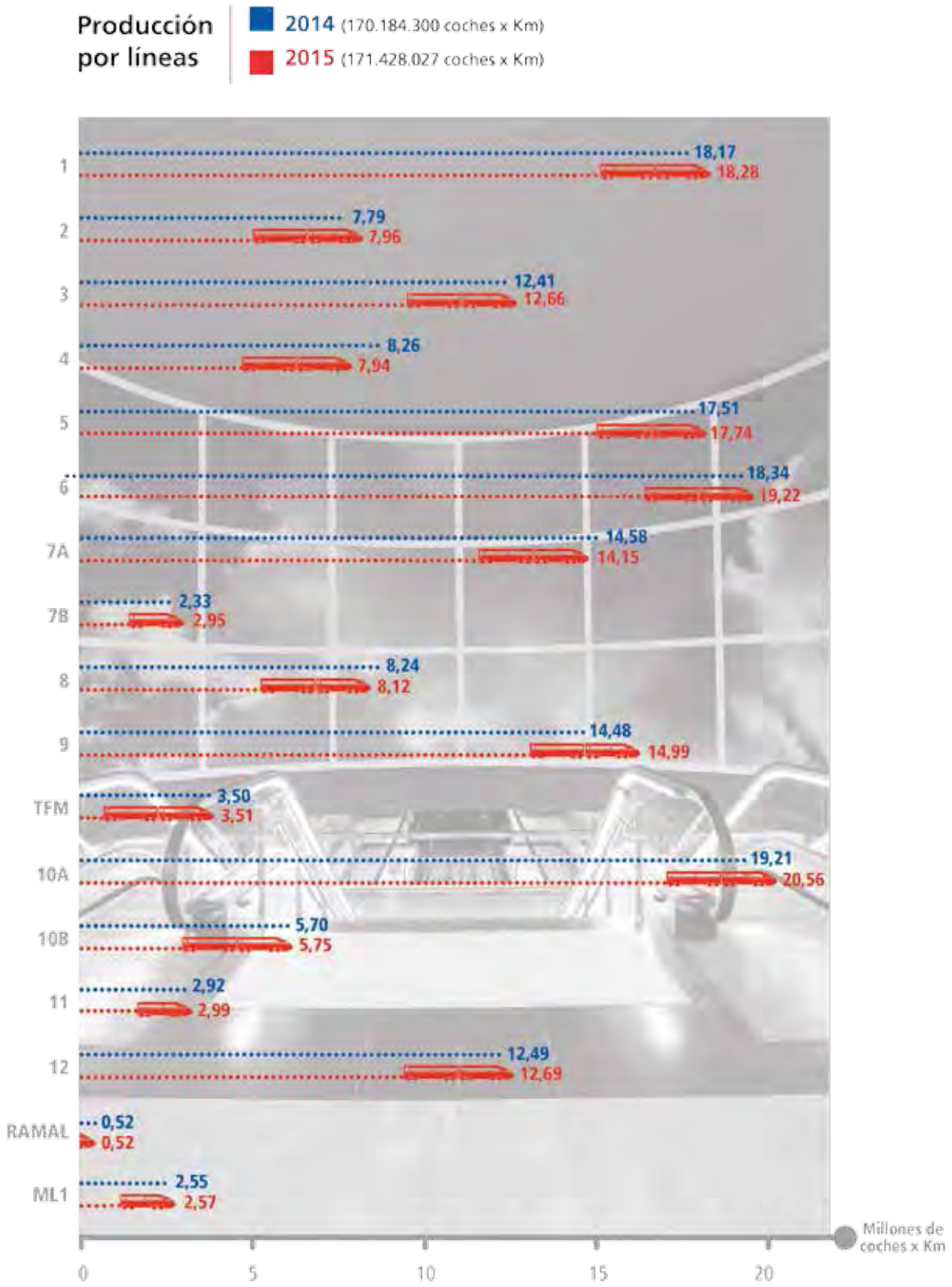
La estación de **Vodafone Sol** continúa siendo la de mayor afluencia de viajeros como consecuencia de ser punto neurálgico de la ciudad, confluencia de tres líneas de metro, y estación de correspondencia con RENFE, por donde discurren dos líneas de Cercanías. El cuadro siguiente muestra las entradas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

Nombre Estación	Entradas	Utilizaciones
Sol	20.185.356	56.427.660
Avenida de América	11.500.267	50.693.337
Nuevos Ministerios	14.973.913	42.631.992
Moncloa	17.473.573	36.616.959
Plaza de Castilla	11.795.567	32.948.701
Príncipe Pío	14.379.218	32.253.504
Alonso Martínez	5.172.027	25.177.286
Cuatro Caminos	6.115.954	22.211.762
Legazpi	5.880.868	21.330.043
Argüelles	7.538.463	20.969.388
Plaza de España	7.304.430	19.472.665
Ópera	5.157.899	19.442.595
Gregorio Marañón	3.992.875	19.429.186
Gran Vía	5.557.973	19.242.529
Callao	6.422.747	19.094.673
Pacífico	4.125.916	19.053.055
Diego de León	5.422.990	18.538.294
Atocha-Renfe	7.797.525	16.760.622
Plaza Elíptica	5.529.348	16.300.721
Oporto	5.434.854	15.906.557
Goya	5.779.575	14.926.603

Oferta

Durante el año 2015 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 se ha incrementado en un 0,73 % respecto al año anterior, habiéndose producido un total de 171,42 **millones de coches x kilómetro,** con el detalle por líneas que se muestra en el gráfico siguiente:



La velocidad comercial se ha situado en **30,41 Km/h** como valor medio en el conjunto de las líneas que componen la Red. Este valor supone un aumento del 2,15% respecto del alcanzado durante el año anterior, que fue de 29,77 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 **52,57 Km/h**.a 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:

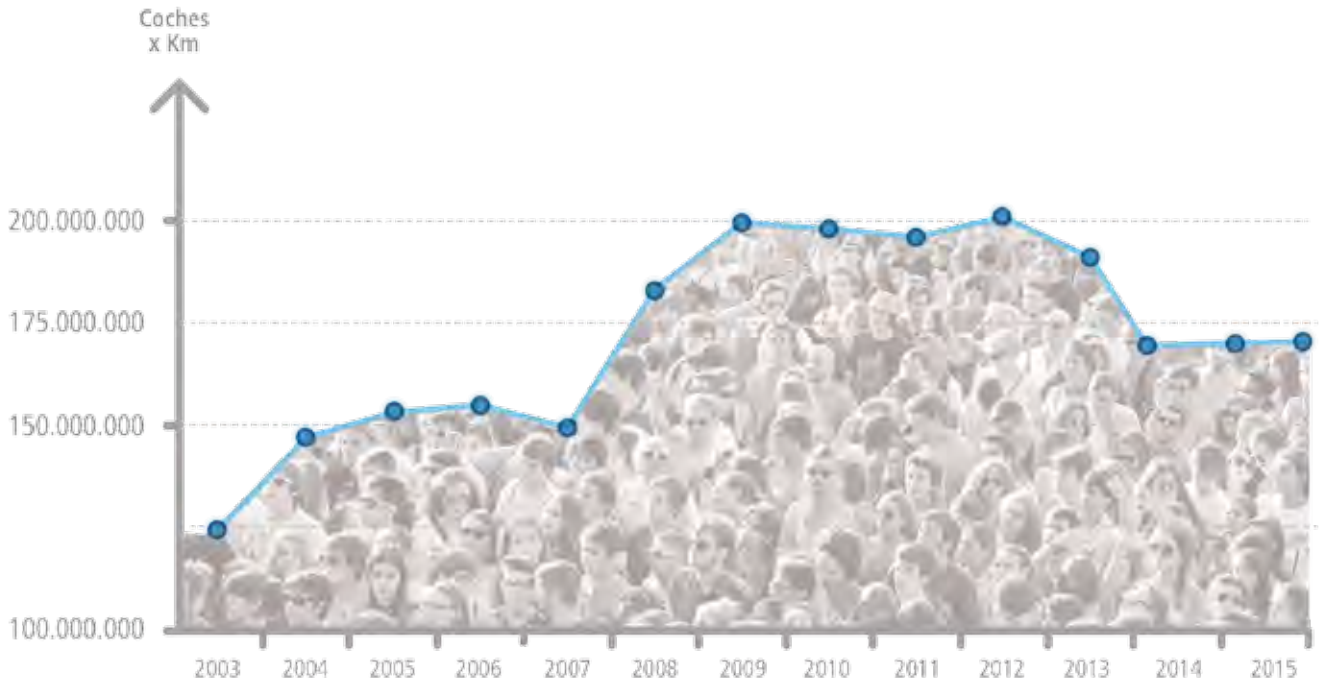
Oferta por líneas en período punta de día laborable (7:30 a 9:30)

Líneas	Trenes	Coches/tren	Velocidad explotación (km/h)	Tiempo de recorrido (h:mm:ss)	Intervalo (mm:ss)	Capacidad transp. (viaj./h)
1	35	6	21,70	2:02:26	0:03:30	13.893
2	19	4	23,10	1:08:52	0:03:37	8.707
3	26	6	24,11	1:08:23	0:02:38	18.433
4	25	4	21,29	1:21:05	0:03:15	9.731
5	29	6	22,74	1:58:45	0:04:06	12.748
6.1	20	6	23,77	0:59:34	0:02:59	26.894
6.2	13	6	24,76	0:56:57	0:04:23	18.284
7A	18	6	27,35	1:23:15	0:04:37	16.502
7B	6	3	35,42	0:29:39	0:04:57	7.504
8	11	4	42,58	0:44:26	0:04:02	12.299
9A	22	6	25,50	1:29:08	0:04:03	17.149
9B	7	2/3	52,57	0:43:26	0:06:12	4.266
10A	33	6	28,52	1:40:45	0:03:03	24.998
10B	11	3	35,41	0:51:51	0:04:43	7.867
11	5	4	28,04	0:29:06	0:05:49	8.536
12.1	10	3	38,61	1:03:37	0:06:22	5.725
12.2	10	3	38,94	1:02:45	0:06:16	5.804
R	2	4	11,65	0:10:04	0:05:02	6.270
ML1	7	5	18,68	0:34:07	0:04:52	3.447

Velocidades de explotación y tiempos de recorrido de noviembre 2014
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 2003-2015



Marco Tarifario

El marco tarifario durante el ejercicio 2015 se sintetiza en los siguientes cuadros, donde se recogen los títulos emitidos por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, válidos para viajar en la Red de metro. En este sentido, se entiende por Metro Madrid la zona comprendida en el municipio de Madrid (zona tarifaria A).

Del 1 de enero al 30 de septiembre de 2015

Tarifas Metro de Madrid

TARIFAS FEBRERO 2013

BILLETES		ÁMBITO DE VALIDEZ A la venta en la Red de METRO	PRECIO (€)
Sencillos 1 viaje	Metro Zona A	Metro Zona A y Metro Ligero (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 Ligero: ML1, ML2 y ML3	3.00
10 viajes	METROBUS	Metro Zona A, Metro Ligero (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 Ligero: ML1, ML2 y ML3	18,30
Aeropuerto	Sencillo Metro Zona A y ML1 Suplemento Aeropuerto	Metro Zona A, Metro Ligero 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, Metro Ligero (ML1, ML2 y ML3) 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 añadira un suplemento de 3€
LOS NIÑOS MENORES DE 4 AÑOS NO PRECISAN TÍTULO DE TRANSPORTE.

ABONO TRANSPORTES (€)
A la venta en la Red de METRO

CUPONES	A	B1	B2	B3	C1	C2	B1-B2 / B2-B3 / B3-C1 (*)	E1	E2
NORMAL	54,60	63,70	72,00	82,00	89,50	99,30	47,90	110,60	131,80
JOVEN	35,00	39,60	45,00	51,60	56,20	61,80	30,30	78,30	97,40
3ª EDAD	12,30							-	-
DESCUENTOS ESPECIALES (**)	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 sin contacto y exclusivamente en la máquinas billeteras adpatadas de las estaciones de Metro correspondientes a la zona A.

BILLETE TURÍSTICO (€)
A la venta en la Red de METRO, en determinados estancos, quioscos de prensa y lugares de interés turístico

	ZONA A					ZONA T				
	1 Día	2 Días	3 Días	5 Días	7 Días	1 Día	2 Días	3 Días	5 Días	7 Días
NORMAL (*)	8,40	14,20	18,40	26,80	35,40	17,00	28,40	35,40	50,80	70,80

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

Del 1 de octubre al 31 de diciembre de 2015

Tarifas Metro de Madrid

TARIFAS OCTUBRE 2015

BILLETES		ÁMBITO DE VALIDEZ A la venta en la Red de METRO	PRECIO (€)
Sencillos 1 viaje	Metro Zona A	Metro Zona A y Metro Ligero (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 Ligero: ML1, ML2 y ML3	3.00
10 viajes	METROBUS	Metro Zona A, Metro Ligero (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 Ligero: ML1, ML2 y ML3	18,30
Aeropuerto	Sencillo Metro Zona A y ML1 + Suplemento Aeropuerto	Metro Zona A, Metro Ligero 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, Metro Ligero (ML1, ML2 y ML3) 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 añadira un suplemento de 3€
LOS NIÑOS MENORES DE 4 AÑOS NO PRECISAN TÍTULO DE TRANSPORTE.

ABONO TRANSPORTES (€)
A la venta en la Red de METRO

CUPONES	A	B1	B2	B3	C1	C2	B1-B2 / B2-B3 / B3-C1 / C1-C2 /	B1-B3 / B2-C1 / B3-C2 /	B1-C1 / B2-C2 /	B1-C2	E1	E2
NORMAL	54,60	63,70	72,00	82,00	89,50	99,30	47,90	54,60	63,70	72,00	110,60	131,80
JOVEN	20,00											
3ª EDAD	12,30										-	
TARJETA AZUL	6,20	-										
TARJETA INFANTIL	Gratuita										-	
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%											

(*) La venta, aplicando estos descuentos, se realizará solamente para las Tarjetas Transporte Público con tecnología sin contacto.

BILLETE TURÍSTICO (€)
A la venta en la Red de METRO, en determinados estancos, quioscos de prensa y lugares de interés turístico

	ZONA A					ZONA T				
	1 Día	2 Días	3 Días	5 Días	7 Días	1 Día	2 Días	3 Días	5 Días	7 Días
NORMAL	8,40	14,20	18,40	26,80	35,40	17,00	28,40	35,40	50,80	70,80
INFANTIL	DESCUENTO ÚNICAMENTE PARA NIÑOS MENORES DE 11 AÑOS									

www.metromadrid.es

Mención especial merece el nuevo título de transporte **"ABONO 30 DÍAS JOVEN TARIFA PLANA"**, en soporte tarjeta sin contacto ttp que entró en vigor el día 1 de octubre. El nuevo Abono tiene una tarifa única de 20 euros, siendo válido en todas las zonas tarifarias (incluidas las zonas E1 y E2), a la que se aplica, si procede, el correspondiente descuento en función del colectivo (familia numerosa y personas con discapacidad), ampliando su validez hasta la fecha en que se cumplen 26 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	2012	2013	2014	2015
BILLETES SENCILLOS	7,28	6,97	7,04	6,89
METROBÚS 10 VIAJES	24,74	23,87	24,04	22,83
METROSUR 10 VIAJES	0,84	0,77	0,72	0,65
METRONORTE 10 VIAJES	0,10	0,10	0,10	0,11
METROESTE 10 VIAJES	0,06	0,05	0,04	0,05
TFM 10 VIAJES	0,01	0,01	0,01	0,02
ABONO TRANSPORTE MENSUAL	63,60	64,91	64,62	65,47
ABONO TRANSPORTE ANUAL	2,66	2,75	2,82	3,31
TURÍSTICOS	0,70	0,58	0,61	0,68

Material Móvil

El parque en servicio, a fecha 31 de diciembre de 2015, alcanza los 2.341 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.

Parque en servicio a 31/12/2015

Serie	Nº de coches (a 31 dic. 2014)	Nº de coches (a 31 dic. 2015)
2000	724	724
3000	500	500
5000	202	202
6000	52	46
7000	222	222
8000	389	389
9000	258	258
TOTAL	2.347	2.341

La antigüedad media del parque en servicio es 15,04 años con el siguiente detalle, por tipo de material:

Antigüedad Media parque en servicio

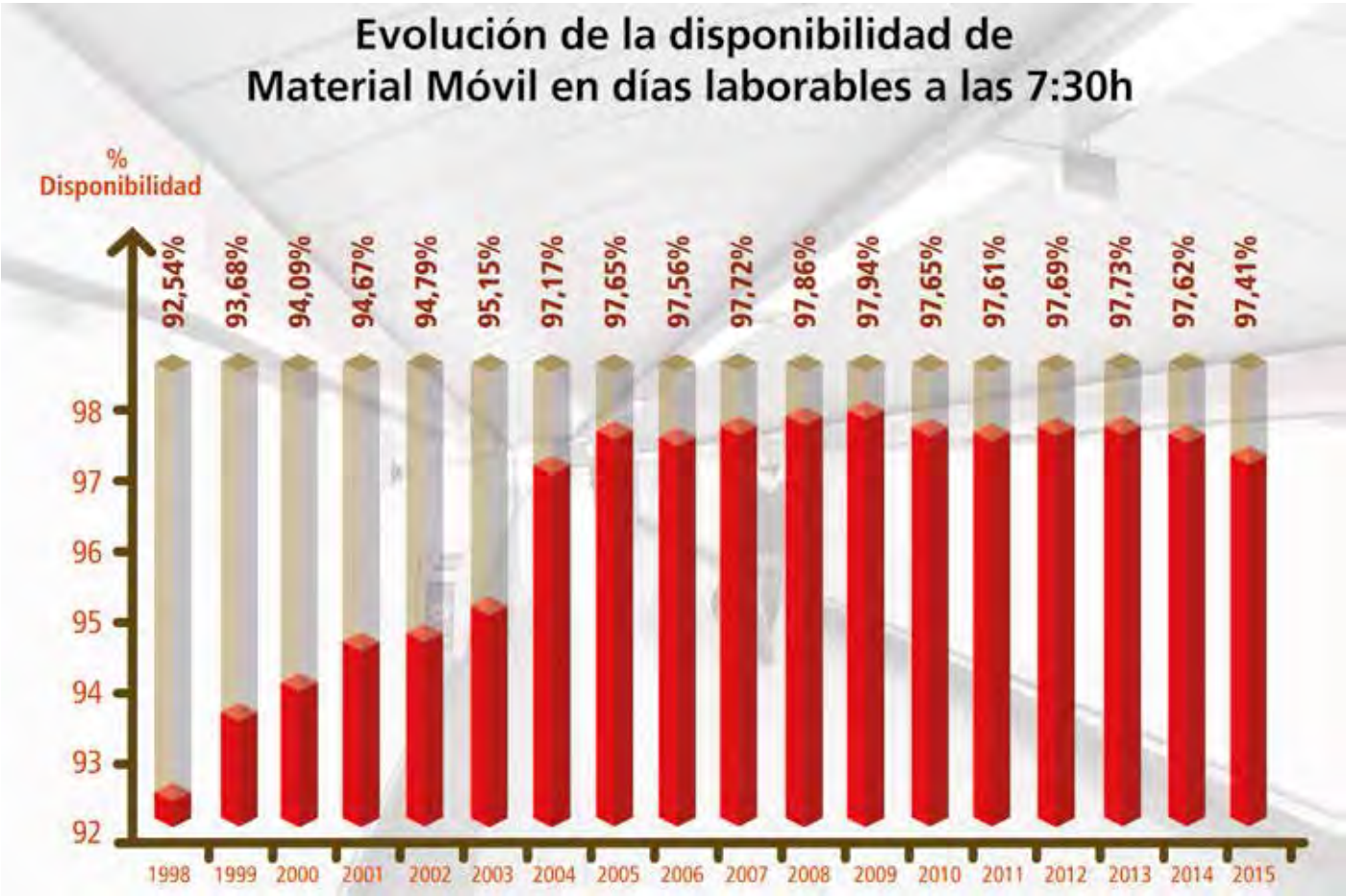
Serie	Edad media 2015	Edad Media TOTAL
2000	24,30	15,04
3000	8,05	
5000	29,96	
6000	14,42	
7000	13,63	
8000	7,41	
9000	8,47	

Durante el año 2015 se han realizado **208 revisiones** de ciclo largo y **8.601 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 2014 y 2015:

Serie	Disponibilidad 2014	Disponibilidad 2015
2000	98,29%	98,22%
3000	98,77%	97,37%
5000	97,41%	98,07%
6000	96,83%	97,68%
7000	97,63%	96,86%
8000	96,11%	94,95%
9000	98,27%	97,03%
TOTAL	**97,62%**	**97,41%**

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 2015 ha sido:

Equipamiento en el material móvil

Elementos	Nº de coches	% sobre total
Aire acondicionado	2.341	100.00%
Videovigilancia	1.556	66.46%
Pasillo de intercirculación entre coches	1.362	58.18%
Anunciador acústico de estaciones	2.148	91.75%
Detección y extinción de incendios	1.334	56.98%

Instalaciones

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

Instalaciones

	2014	2015
Monitores TVCC – pantallas TFT	830	830
Interfonos	5.257	5.284
Teleindicadores (paneles)	2.225	2.242
Plantas de energía (CAT y CAE)	518	520
Máquinas automáticas expendedoras de billetes	1.442	1.283
Torniquetes	2.715	2.693
Escaleras mecánicas, pasillos rodantes y rampas	1.694	1.698
Ascensores y Plataformas Elevadoras	523	521
Pozos de ventilación	636	641
Sistemas antiintrusión de estaciones y subestaciones (IFAINT) y recintos (IFVDEP)	538	521
Subestaciones transformadoras – rectificadoras	120	122
Centros de transformación de media tensión	367	368
Transformadores	1.117	1.129
Electrificación Doble Vía General (km)	294,2	297,1

Dos son los factores que más han influido en la actividad del Área de Mantenimiento de Instalaciones en 2015:

- 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.

El cambio de modelo en el servicio de mantenimiento de los sistemas de seguridad de Metro, al término del contrato del Servicio Coordinado de Sistemas Seguridad (SCSS), ha supuesto un gran ahorro en el mantenimiento, gracias a las inversiones realizadas en adquisición de nuevo equipamiento (vídeo, control de acceso, intrusión, etc…).

- Mejora de la Eficiencia de los recursos para paliar los efectos de la reducción de la plantilla en el Área de Mantenimiento de Instalaciones, como consecuencia en gran medida del Expediente de Regulación de Empleo firmado en el Convenio 2013.

Teniendo en cuenta estos factores y con el objeto de asegurar la calidad del servicio, en junio de 2014 se lanza un Plan de Acción vigente durante el ejercicio 2015 con el objetivo de mejorar la calidad producida y percibida en el ámbito de las instalaciones. La Figura 1 muestra el esquema general del Plan:

Así, entre las acciones inversoras acometidas en 2015 dentro de este plan cabe destacar:

- Inversiones 2015 de "Accesibilidad en Ascensores": Reacondicionamiento de Ascensores, Mejora de Maniobra en Ascensores THYSSEN, Mejora maniobra de rescate ascensores hidráulicos e Instalación SCADA en ascensores KONE.

- Inversiones en el "Plan de Mejora de Escaleras Mecánicas"; Reacondicionamiento de Escaleras, Integración en COMMIT para monitorización y mejora de dispositivos de seguridad.

- Inversiones en la "Mejora de Indicadores de Servicio de Venta y Peaje": Reacondicionamiento Pasos TELVENT, Cambio CPU's Máquinas de Venta,

- Cambio Selectores de Monedas Máquinas de Venta

- Adquisición de repuestos de inmovilizado para las distintas secciones de mantenimiento.

Los datos de Disponibilidad Técnica en 2015 de las instalaciones sobre las que adquiere sentido el cálculo de dicho dato, se recogen en la siguiente tabla.

DISPONIBILIDAD TÉCNICA (%)	AÑO 2014	AÑO 2015
INSTALACIONES DE BAJA TENSIÓN		
Bombas	99,97%	99,96%
Ventilación	99,89%	99,89%
SISTEMAS DE VENTA Y PEAJE		
METTAs	96,52%	96,93%
MBT	98,93%	98,89%
Torniquetes	96,35%	97,36%
CLIMATIZACIÓN		
Máquinas frío	99,89%	99,72%
Bombas de calor	99,78%	99,46%
ACCESIBILIDAD		
Escaleras mecánicas	97,79%	97,87%
Ascensores	97,50%	98,47%
ENERGÍA		
Instalaciones de Energía	99,98%	99,99%
SEÑALES		
Instalaciones de Señales	99,98%	99,97%

Investigación, Desarrollo e Innovación

Durante el año 2015 se han seguido realizando reuniones de trabajo con el objetivo de fomentar la generación y captación de ideas en todas las Áreas de Metro de Madrid. Al considerarse 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.

Gracias a ello se han podido presentar varios proyectos a distintas líneas de ayuda a la I+D, todas ellas europeas, dentro del marco del Programa HORIZON2020, relacionados con el nuevo material móvil, billética inteligente y mantenimiento de infraestructuras y se está a la espera de la resolución de la Comisión Europea a lo largo del año 2016.

Proyecto ROLL2RAIL

Presentado en el año 2014, quedó finalmente seleccionado como uno de los más importantes, siguiendo las líneas estratégicas marcadas por la iniciativa SHIFT2RAIL. Contando con la participación de 31 grandes empresas entre las que se encuentran, además de Metro de Madrid, CAF, TALGO, ALSTOM y BOMBARDIER entre otras.

Su objetivo es el desarrollo de nuevas tecnologías para una innovación radical y revolucionaria en el campo de los vehículos ferroviarios: un Material Móvil fiable para el futuro de un transporte ferroviario en Europa más sostenible, inteligente y confortable.

Metro de Madrid participa en dos paquetes de trabajo relacionados con las radiocomunicaciones y TCMS por un lado y análisis de coste y su influencia con los bogies y rodadura por otro.

Proyecto europeo RAMPART

Se ha continuado durante 2015 con el desarrollo del 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), en el que Metro de Madrid forma parte del consorcio que, junto con la Universidad de Newcastle y la empresa italiana STAM, ha desarrollado una Herramienta de Gestión de Riesgos para la Prevención y Reducción de Ataques Terroristas en las Infraestructuras Críticas de Metro pero extensible a otras infraestructuras ferroviarias.

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, cuyo desarrollo final obtenido se prevé presentar en Madrid a finales de febrero 2016.

Proyecto nacional TRAIN2CAR

Finalmente, aunque el proyecto TRAIN2CAR esté oficialmente terminado desde un punto de vista administrativo para el programa de ayudas del MINECO (INNPACTO 2011), Metro de Madrid sigue en un proceso de mejora continua del desarrollo final: la METROLINERA.

El objetivo principal del proyecto es la recarga rápida (20 a 25 min) en corriente continua de las baterías de los vehículos eléctricos (VE) con energía verde, recuperada en el frenado regenerativo de los trenes metropolitanos. Contribuye pues de forma directa a la introducción y difusión del uso del vehículo eléctrico, defendida a nivel estratégico desde distintos organismos institucionales de ámbito nacional y comunitario. ◆

06 Inversiones del ejercicio 2015

Atocha

La cifra total de Inversiones ejecutadas por Metro Madrid en 2015 ha ascendido a **63,60 millones de euros.** Se presentan en el siguiente cuadro la distribución, en grandes partidas, de las actuaciones inversoras ejecutadas durante el año:

Inversiones Año 2015

ACCIONES INVERSORAS	IMPORTE	%
Material Móvil	8.021.754	12,61%
Renovación de Vía y Túneles	9.692.513	15,24%
Estaciones	12.635.225	19,86%
Actuaciones en recintos	1.510.224	2,37%
Energía y Subestciones	4.253.394	6,69%
Señalización y Comunicaciones	6.793.885	10,68%
Escaleras mécánicas	8.622.591	13,56%
Instalaciones de seguridad	1.564.764	2,46%
Talleres y maquinaría diversa	1.322.141	2,08%
Otras inversiones	9.188.088	14,45%
TOTAL	**63.604.579**	**100,00%**

Quedando, no obstante, en proyectos ya avanzados y presupuestados para el año 2016, relacionados con las principales actuaciones llevadas a cabo y que 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 2,66 millones de euros, con el objetivo de evitar paralizaciones innecesarias en los procesos de mantenimiento, dado su elevado plazo de suministro. Asimismo, destacar los trabajos de adecuación de coches:

- **En serie 2000:** mejora de los equipos de climatización y de los equipos de señalización a fin de mejorar su fiabilidad, reacondicionamiento de los mecanismos de las puertas de acceso a los viajeros e instalación de faros LED.
- **En serie 5000:** instalación de nuevos equipos de ATO tipo 2000 destinados a Línea 9, mejora de equipos de climatización e instalación de faros LED.

Renovación y conservación de vía y túneles

Con esta inversión se acometen aquellas actuaciones imprescindibles de renovación de la vía, con el fin de conservar la geometría y dar más consistencia al carril, así como la resistencia de éste y a la plataforma que lo sustenta. Entre dichas actuaciones se encuentra el hormigonado de ésta y la sustitución del carril en aquellos tramos donde sea necesario. Por otra parte, se está procediendo a la renovación de los aparatos de vía más antiguos. Asimismo, incorporan las actuaciones en la señalización asociadas a las actividades de renovación de carril y plataforma de vía.

Estas acciones van encaminadas a mejorar la seguridad en el servicio y disponibilidad de la vía, al mismo tiempo que mejora el confort y la calidad del viaje, al reducir el nivel de ruido y la atenuación de la vibración con el paso de los trenes y la eficiencia en el mantenimiento de la misma:

- La renovación de la infraestructura de vía en sitios puntuales de la Red y del carril tienen como objeto mejorar la geometría de la infraestructura de vía y la eliminación de los defectos y desgastes, detectados mediante inspección visual, por ultrasonidos, por el Vehículo Auscultador de Instalaciones (VAI) y mediciones dinámicas del Material Móvil, (2,2 millones de euros).

- Renovación y adquisición de diagonales, cambios y cruzamientos, etc., con el objetivo de reducir el riesgo de descarrilamiento mediante campañas de renovación de aquellos elementos sometidos a mayores desgastes y cuyo estado es detectado mediante inspecciones específicas realizadas, desgastes y/o defectos anormales (2,6 millones de euros).

- Actuaciones de renovación de vía y de señalización asociadas en línea 1: con la finalización de la estación de Rios Rosas y la renovación entre las estaciones de Menéndez Pelayo-Pacífico. En línea 4: renovación de vía entre las estaciones de Diego de León y Lista, Avenida de la Paz-Alfonso XIII y Avenida de América-Diego de León. línea 6: renovación de vía, señalización y electrificación, entre las estaciones de Lucero y Carpetana (4 millones de euros).

- Suministro de 35 engrasadores eléctricos para implantar en la línea 10 y 39 engrasadores eléctricos para la línea 7 para la sustitución de los engrasadores neumáticos actuales (0,6 millones de euros).

Estaciones

Remodelación y mejoras en estaciones:

Se han abordado las actuaciones 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:

- Obras de rehabilitación de las oficinas de la antigua zona de facturación de la estación de Nuevos Ministerios para trasladar la comisaría de la Policía Nacional.

- Adecuación de accesos en la estación de Pueblo Nuevo, subsanando las deficiencias y deterioros existentes, dada la antigüedad de los mismos.

- Remodelación de aseos y dotación de Vestuarios en línea 9, adecuando un total de diez aseos y ocho vestuarios en las estaciones de Herrera Oría, Barrio del Pilar y Núñez de Balboa.

- Eliminación de filtraciones en la estación de Aluche, sustituyendo el material que conforma la cubierta de la estación y la resolución de las diferentes patologías detectadas.

- Otras actuaciones menores son: adecuación señalética en la línea 7, renovación rejillas pozos de ventilación, instalación de canalizaciones de abastecimiento de agua en Artilleros y Estrella de línea 9 y reposición paneles esmaltados en Argüelles

Reformas en salidas de emergencia.

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

- Adecuación de las instalaciones eléctricas en la salida de emergencia situada en la interestación entre las estaciones de Pinar del Rey y Colombia de línea 8.

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:

- Encaminamientos cerámicos en cota de andén en diversas estaciones de la Red de Metro de Madrid, en concreto en las estaciones de Canal (líneas 2 y 7), Vodafone Sol (líneas 1, 2 y 3) y Avenida de América (L-4, L-6, L-9).

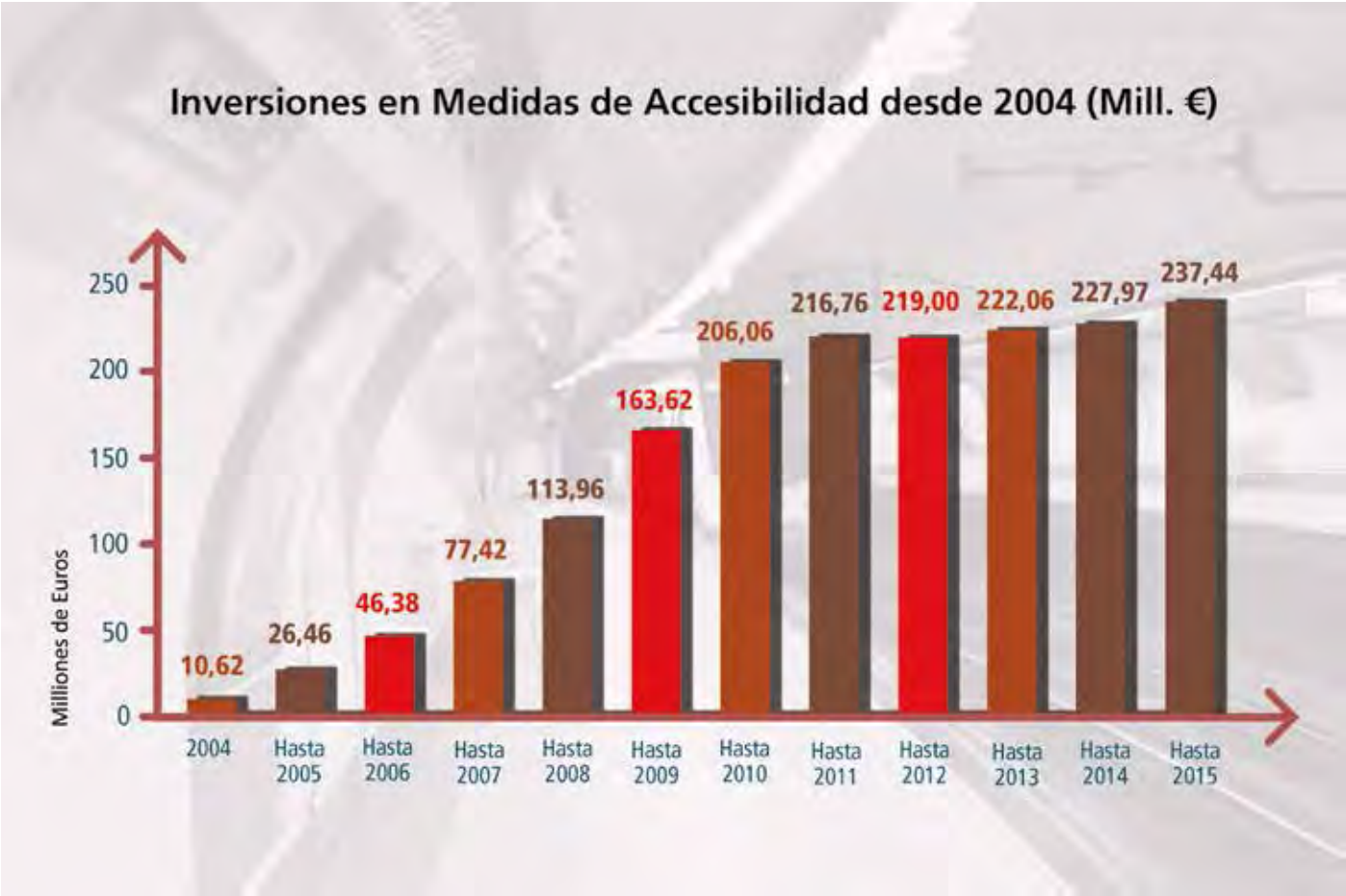
- Sustitución de pavimento tactovisual de borde de andén en Metro de Madrid, sustituyendo el pavimento superpuesto existente incluso banda fotoluminiscente, por pavimento porcelánico compacto de igual geometría en 5 estaciones: Gran Vía líneas 1 y 5, Sainz de Baranda líneas 6 y 9, Avenida de América líneas 4, 6, 7 y 9, Méndez Álvaro línea 6 y Príncipe Pío líneas 6, 10 y Ramal.

- Señalización y balizamiento fotoluminiscente en tres estaciones de la Línea 6 de Metro de Madrid, en concreto Méndez Álvaro, Puerta del Ángel y Alto de Extremadura.

- Mejoras en ascensores de la Red, incluyendo el reacondicionamiento, impermeabilización y mejora de diversos ascensores en estaciones como el reacondicionamiento e impermeabilización de los huecos de los ascensores nº 5 y nº 6 de la estación de Cuatro Caminos. Así como, la adjudicación de la obra para dotar a la estación de Vodafone Sol, en el año 2016, de un ascensor en el andén II de la Línea 1, tendente a conseguir la accesibilidad total para las personas de movilidad reducida.

- 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”.

A modo de resumen, en el siguiente cuadro se muestra la evolución de la inversión global en Accesibilidad en los últimos 12 años:



Máquinas billeteras y equipos de peaje

La inversión en 2015 supone continuar con las actuaciones de implementación de las nuevas funcionalidades exigidas por el CRTM respecto al proyecto del Billetaje Inteligente de Transporte (BIT), donde destacan princilpalmente:

- Instalación e integración de dispensadores de Tarjetas de Transporte Público (TTP) en equipos de venta, dotándolas de la capacidad de poder expender y recargar TTP con títulos de carácter no personal.
- Reordenación y adaptación de máquinas de venta automática, para conseguir que la totalidad de los procesos de venta de títulos de transporte se realicen de forma automática mediante los terminales de venta.
- Adquisición de 160 terminales de inspección para la intervención de la Tarjeta de Transporte Público (TTP).
- Modificación del software de los equipos de venta y de validación, para implementar nuevas funcionalidades necesarias para el correcto tratamiento de la Tarjeta de Transporte Público (TTP).

Otras actuaciones tienen por objeto asegurar la calidad de servicio y la disponibilidad del equipamiento mediante la instalación y puesta en marcha de 49 unidades electromecánicas de control de accesos en Moncloa, Lavapiés y Puerta de Arganda, la sustitución de 178 PC´s y 470 conjuntos de selector/distribuidor de monedas.

Renovación y equipamiento del Puesto Central

Con el objetivo de asegurar la disponibilidad de los sistemas de explotación, se completa la renovación de 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.

Por otra parte, se renueva el sistema de retroproyectores, evolucionando la electrónica de los cubos asociados al Control de Tráfico de Trenes, hacia una electrónica basada en sistemas LED, y realizando una revisión y puesta a punto del resto de los cubos de seguridad, estaciones y energía.

Actuaciones en recintos

Se han continuado las actuaciones imprescindibles 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. Destaca en este apartado el reacondicionamiento y puesta en servicio del Sistema de Control de Planta (SCP) en las instalaciones de Talleres Centrales.

Asimismo, se ha procedido a sustituir equipos de climatización, máquinas de frío y bombas de calor de diferentes depósitos de Metro de Madrid a fin de utilizar refrigerante ecológico y que tengan mejores prestaciones de rendimiento.

Energía y subestaciones

En este capítulo destacan las siguientes actuaciones:

Con el objetivo de ahorro energético y sostenibilidad se finaliza la primera fase 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.

- Se continua con el reacondicionamiento de las instalaciones de baja tensión en estaciones, a fin de garantizar el buen fucionamiento de los sistemas de distribución y su adecuación a la normativa vigente.

- Debido a la obsolescencia tecnológica se han renovado los equipos de control y protección de 5 Centros de Tracción. Asimismo, se han sustituido los cables de interconexión en 15 KV entre los Centros de Tracción de Barceló y Escuelas Aguirre.

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

- Renovación de 9 transformadores secos de potencia por fin de su vida útil y adaptación en el sistema de protección contra incendios, en los Centros de Tracción Artilleros, Estrella y Ecuador.

- Se continúan los trabajos en la tranviaria e hilo de contacto para mejorar la fiabilidad, disponibilidad y las condiciones de seguridad de las instalaciones, con la renovación de 36,81 kilómetros de hilo de contacto de línea aérea en tramos de inter-estación en Línea 4, 5 y 9.

Señalización y comunicaciones

En este apartado destaca la adecuación de la infraestructura de instalaciones de comunicación y control de instalaciones en las estaciones de líneas 7, 8, 9, 10 y 11 de la Red de Metro de Madrid que permitan la puesta en explotación de los nuevos modo de operación que surjan con la salida del título de transporte ocasional en formato de tarjeta sin contacto.

Otras actuaciones son:

- Ampliación y mejora de la cobertura WiFi en estaciones de diversas líneas, con objeto de que dicho sistema pueda utilizarse como red de voz inalámbrica para la puesta en explotación de los nuevos modo de operación que surjan, con la eliminación del título de transporte magnético y su sustitución por la Tarjeta de Transporte Público (TTP) de tecnología sin contacto.

- Sustitución de las bases de radiotelefonía TETRA en diversas estaciones de las líneas 8,10 y 11, por obsolescencia técnica, dada su criticidad en comunicaciones tren-tierra, comunicaciones de seguridad, etc, es por lo que se ha procedido a su renovación.

- Otras actuaciones corresponden a la incorporación de 62 escaleras mecánicas en la monitorización de mantenimiento que se efectúa desde COMMIT y la adecuación de las instalaciones de comunicaciones en los Centros Administrativos de telecomunicaciones (CATs) en estaciones.

Escaleras mecánicas

Estas inversiones se enmarcan dentro del Plan de mejora de disponibilidad de las escaleras mecánicas que se ha puesto en Metro de Madrid a fin de mejorar su fiabilidad, prolongar su vida útil y evitar las paralizaciones prolongadas. Durante el año 2015 se ha procedido al reacondicionamiento de las escalerás mecánicas que están ubicadas en estaciones de alto tránsito y/o presentan un desgaste apreciable de sus principales componente electromecánicos (cadenas, rodillos etc.) incluyendo el suministro y sustitución de cadenas de peldaños.

Asimismo, se han renovado los 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

Las principales actuaciones corresponden an las instalaciones protección contra incendios y son las siguientes:

- En el año 2015 continúa la renovación de los sistemas de Protección Contra Incendios (PCI) en los Talleres Centrales de Canillejas "Zona Norte" del Plan de Autoprotección por obsolescencia tecnológicamente.

- Mejora de los sistemas de PCI en estaciones mediante la gestión centralizada de alarmas urgentes y la habilitación del sistema de emergencia en estaciones a través del telecontrol centralizado de estación, que permita el desalojo de la estación de una forma rápida, activándose el sistema desde la propia estación o desde el Puesto de Mando.

- Instalación de los sistemas de protección contra incendios en la estación de Bilbao, una vez remodeladas la bóveda y los andenes en la misma.

Talleres y maquinaria diversa

- 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, la finalización 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.

- Con el objetivo de aumentar la seguridad de la circulación ferroviaria, mediante la detección prematura de defectos en el carril, permitiendo programar acciones de mantenimiento preventivo y correctivo, se ha adquirido un de un equipo Auscultador de carril SRS Serie 550, un equipo de medición laser escáner portátil y equipo de medición del desgaste ondulatorio.

Otras inversiones

Se encuentran las inversiones en sistemas informáticos por importe de 2,30 millones de euros, destacando: el suministro e instalación de servidores sobre los que se ejecutan servicios críticos, la ampliación del sistema de almacenamiento del CTC y SAPRH, implantación del sistema CESTRACK para gestión de reclamaciones, actuaciones sobre el Sistema de Gestión Documental (Documentum) y migración del sistema de Gestión de Identidades, mejora de los entornos de almacenamiento y seguridad, etc.

Otras inversiones relevantes corresponden a la adquisición de repuestos de inmovilizado para vía, instalaciones fijas, escaleras, comunicaciones, equipos de venta y peaje, etc.

Por último, destacar las asistencias tecnicas necesarias a los proyectos y obras de instalaciones, control y comunicaciones, del control calidad y seguridad en la renovación de vía y la asistencia técnica a las obras de la nueva Sede Social.

Aportación al capital de TFM (1,72 millones de euros)

Importe de los fondos aportados en la empresa concesionaria Transportes Ferroviarios de Madrid, tanto de principal, como de gastos financieros, de la que Metro de Madrid tiene una participación del 42,5%.

Actuaciones en la Red

A lo largo del año 2015, la Compañía ha seguido actuando en la Red, en todas sus instalaciones, destacando:

Adaptación de la red de máquinas automáticas de venta, para la correcta atención a la demanda del sistema tarifario basado en la tarjeta sin contacto ttp

El alcance de estas actuaciones ha sido:

- Adaptación a la Tecnología Sin Contacto de todas aquellas máquinas de venta automática que todavía no disponían de la posibilidad de cargar títulos de transporte con tecnología sin contacto.
- Desinstalación y desguace de máquinas obsoletas.
- Desinstalación y reinstalación de máquinas en vestíbulos de la red.
- Adaptación de los sistemas auxiliares de Interfonía, Anti-intrusión, SCADA de Venta y Peaje, Telecontrol de Instalaciones y COMMIT para contemplar las modificaciones realizadas en cada uno de los vestíbulos.

Modificaciones en equipos de venta y control de peaje

Para el correcto funcionamiento de las Tarjetas de Transporte Público (TTP), las actuaciones más significativas han sido las siguientes:

- Consolidación de la operativa de venta del título de Tercera Edad.
- Impresión, posteriormente al día de la carga, del recibo de cargas realizadas en las máquinas de venta automática de METRO.
- Venta y consulta de Saldo del nuevo Título Infantil.
- Diseño, desarrollo y pruebas del software de máquinas de venta automática, para la puesta en explotación de los nuevos títulos "Joven Tarifa Plana" y "Plan de Activación de Empleo".
- Mejoras para la visualización de la información para mejorar la calidad del servicio ofrecido a los clientes.
- Puesta en explotación de abonos temporales de 30 días de zonas tarifarias E1 y E2, lo que supone la completa eliminación en soporte magnético de todos los abonos mensuales y anuales existentes hasta la fecha.
- Extensión a la todos los equipos de validación de TTP y baterías de peaje de los ficheros de configuración para permitir la validación de los nuevos títulos que se han puesto en explotación comercial.

Implantación de alumbrado led en la red de Metro de Madrid

Ejecución de la Fase I de la implantación de tecnología LED, realizándose el cambio a tecnología LED en 60 estaciones y en el depósito de Fuencarral, reduciéndose en más de un 50% la potencia instalada de en cada recinto. De esta forma, se han sustituido más de 55.000 luminarias.

Actuaciones diversas en dependencias y estaciones

Durante el año 2015 se han realizado las siguientes actuaciones:

Instalaciones de Comunicaciones y Control:

- Sistema de comunicaciones inalámbrico: WIFI.
- Instalación de cable radiante de radiotelefonía de estaciones, seguridad y TETRA.
- Sistema de Telefonía.
- Sistema de telefonía móvil MetroCall.
- Paneles del Sistema de Información al Viajero (SIV).
- Instalaciones de Control de Estaciones.
- Sistema de megafonía.
- Sistema de interfonía.
- Sistema de CCTV.
- Sistema de Cancelas.

Instalaciones de Protección Contra Incendios:

- Detección de incendios por aspiración.
- Extinción de incendios por agua nebulizada.
- Señalización de evacuación fotoluminiscente.

Instalaciones de Venta y Peaje:

- Reubicación de máquinas de venta (METTA y VAPE).
- Reubicación de torniquetes, pasos enclavados de salida, portón de acceso y poste lector de tarjeta TIC que valida y permite el paso por el portón.

Actuaciones de climatización

Recintos

Se ha procedido a la instalación de sistemas de ventilación de confort en diversos recintos y se ha verificado que el nivel de CO2 en los recintos está por debajo del nivel de referencia (1000 ppm) establecidos por la NTP 549 del INCHT.

Puesto de Mando

Con el fin de subsanar y mejorar la sensación térmica del personal que realiza sus funciones en tan importante centro como es el Puesto de Mando Central de Alto del Arenal, se han realizado acciones encaminadas, en gran medida, a la eliminación de corrientes de aire producidas por el sistema de climatización existente:

- Modificación de la instalación de distribución de aire en la Sala Central.
- Extracción de aire caliente de retroproyectores.
- Extracción de aire caliente de equipos informáticos en puestos de seguridad.
- Modificación del sistema de control.

Actuaciones en comunicaciones

- Renovación de estaciones base tetra.
- Dotación de cobertura wifi en cuartos utilizados por los grupos de intervención.
- Despliegue de la plataforma de telefonía ip osv.
- Dotación de cobertura wifi completa en estaciones, para posibilitar el modelo de explotación por supervisor comercial.

Actuaciones en el servicio de vía

Las principales actuaciones se enmarcan dentro de la política de mejora constante de las infraestructuras, con la que Metro de Madrid persigue adaptar la red de transporte público a las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Madrid. En estos últimos años, se ha seguido una línea estratégica basada en la mejora de los niveles de seguridad, calidad, confort y disponibilidad de la infraestructura de vía. Cabe destacar las siguientes:

- Renovación integral de vía entre las estaciones de Lucero y Carpetana en línea 6.
- Renovación de vía entre Menéndez Pelayo y Pacífico en línea 1.
- Renovación integral de vía entre las estaciones de Diego de León y Lista en línea 4.
- Renovación integral de la diagonal entre las estaciones de Carabanchel y Eugenia de Montijo en línea 5.
- Renovación integral de la diagonal entre las estaciones Santo Domingo-Noviciado en línea 2.
- Actuaciones en plataforma de vía en L12 entre las estaciones de Universidad Rey Juan Carlos y Loranca.
- Renovación de carril en toda la red.
- Mejora de la geometría de vía e implantación de contracarril en toda la red.
- Renovación de elementos críticos de aparatos de vía en toda la red.

Por otra parte, también han sido llevadas a cabo diferentes actividades preventivas y correctivas, alineadas siempre con los objetivos de mejora constante del servicio.

En el ámbito preventivo, se han realizado trabajos de inspección periódica de la plataforma de vía, equipos de engrase de carril, auscultación de carril por medio de

ultrasonidos, aparatos de vía y mediciones de desgaste y parámetros geométricos de vía.

Dichas inspecciones, entre otras, han permitido detectar 58 de las 83 roturas de carril producidas en 2015 que, por tanto, no han generado incidencia en la explotación.

En cuanto a la actividad desarrollada por las grandes máquinas, cabe destacar las más de 800 horas trabajadas en amolado de carril y eliminación de desgaste ondulatorio, con la amoladora de carril E-501, imprescindible en la atención de reclamaciones oficiales por transmisión de ruido y vibraciones al exterior de la Red. ◆

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 2015 han sido las siguientes:

- Actuaciones de mejora de la fiabilidad de trenes 2000 de línea 5 y de Trenes 5000 de la línea 9.
- Con objeto de lograr mejores índices de fiabilidad de los trenes 2000 de la línea 5 se ha desarrollado un proceso de ingeniería para la identificación de las posibles actuaciones de revisión y reforma de los equipos del sistema de señalización embarcada en dichos trenes.
- Auditoría y verificación de la ubicación de los distintos puntos de parada de los trenes en todas las estaciones de la Red, verificando los ajustes y visibilidad de todos ellos.
- Estudio de posibles actuaciones en las instalaciones fijas del sistema de señalización de la Red, con objeto de obtener mejoras en los índices de fiabilidad de instalaciones.
- Renovación de varias diagonales de la Red, con el objetivo de lograr mejores índices de seguridad, disponibilidad, confort, atenuación de vibraciones y eficiencia en el mantenimiento, lo que ha conllevado trabajos en los equipos de los sistemas de señalización, tanto en las instalaciones como en el material móvil.
- Modificaciones en ramal Ópera – Príncipe Pío, se ha efectuado la reforma del enclavamiento de Príncipe Pío para la adecuación de los códigos de ATP en vía, la modificación del cuadro de servicio de la línea y la actualización del mapa de vía en los equipos embarcados tanto para ATP Distancia Objetivo como para ATO.
- Procedimiento de implantación, seguimiento y retirada de limitaciones Temporales de Velocidad (LTV). Estudio e ingeniería en la implantación de LTV en los tramos con actuaciones de renovación de vía.
- Asistencia diaria a la Comisión de Programación de trabajos nocturnos y diurnos en la red de Metro, actuando como validadores e incorporando al documento definitivo de programación, los trabajos solicitados por el Área de ingeniería y Proyectos de I+D+i.
- Modificación de los enclavamientos de Plaza Castilla de línea 10, Las Rosas de línea 2, Moncloa de línea 3, Pinar de Chamartín de línea 4, Hospital del Henares de línea 7B, Colombia de línea 8 y Loranca de línea 12, para la resolución de errores que producían perturbaciones en la explotación.
- Revisión y actualización de las vías de pruebas de gálibo ancho, comprobando en campo la colocación de carteles y elementos de señalización y realizando trabajos de cambio de mapa de vía en todos los trenes de gálibo ancho para su adecuación a las vías de pruebas. En 2015, se realizaron los trabajos de verificación y puesta en servicio así como la carga de todo el parque de trenes de Metro de Madrid.
- Cambio de señalización de línea 1 por cierre de depósito 3 (Plaza de Castilla).
- Actualización de los diagramas de señalización de la red de Metro de Madrid.
- Modificación de códigos en Suanzes de línea 5 para su paso a zona de 1 portadora a 2 portadoras.
- Elaboración de los protocolos de desmontaje de los equipos de señalización de los trenes 5000 enajenados dentro del ámbito del proyecto de venta de coches 6000 a Buenos Aires.
- Eliminación/puenteo de intervenciones en los circuitos del tren 2000 de los equipos Siemens. ◆

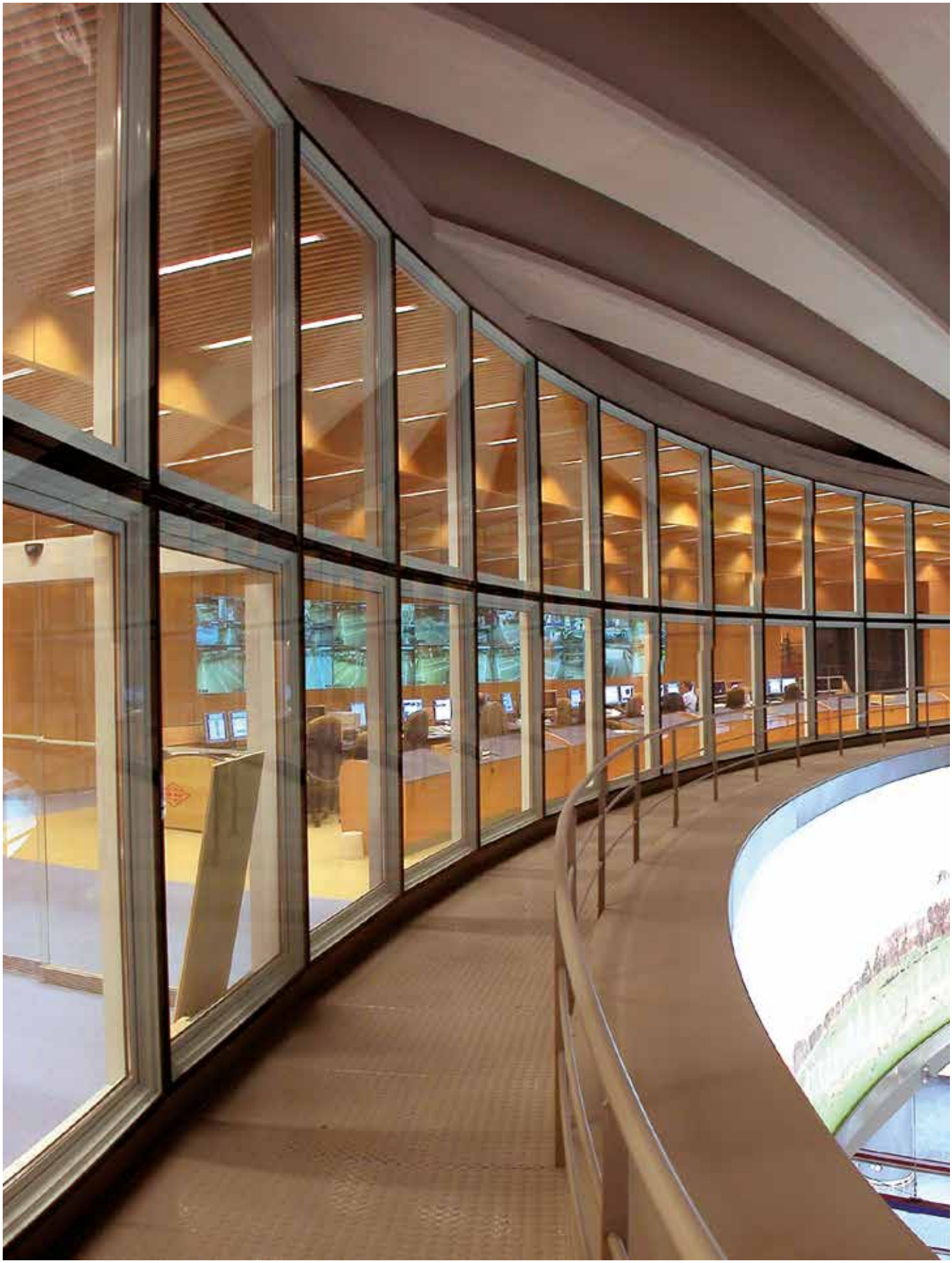
Equipos de Señalización y Comunicaciones

Durante el año 2015, se ha continuado con la implantación del sistema CBTC tanto en tren como en vía y sistemas de control (ATS) y regulación (ATR) en las líneas 1 y 6. En la 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 el mes de junio, se puso en servicio la Fase 3 del proyecto consistente en la circulación en modo CBTC de toda la línea 1 con cantón móvil y se inició la última fase del proyecto consistente en la puesta en servicio de los nuevos circuitos de vía ET400 y retirada de los equipos de detección y protección del sistema sustituido. Con esta actuación se inicia el período de pruebas de aceptación del sistema que deberá finalizarse a lo largo del año 2016. En la línea 6 se ha finalizado la preinstalación de circuitos de vía e instalaciones definitivas y se ha iniciado el desmontaje de los equipos del sistema Siemens en los enclavamientos de Laguna y Lucero.

En línea 7b, unidades 9000, se ha continuado con la monitorización del sistema CBTC, 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, así como el apoyo técnico tanto a las tareas de mantenimiento como de operación de la línea.

Se han realizado diversos estudios de fiabilidad para trenes e instalaciones, cuyo desarrollo está previsto para el primer trimestre de 2016.

También se ha trabajado en el 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. ◆



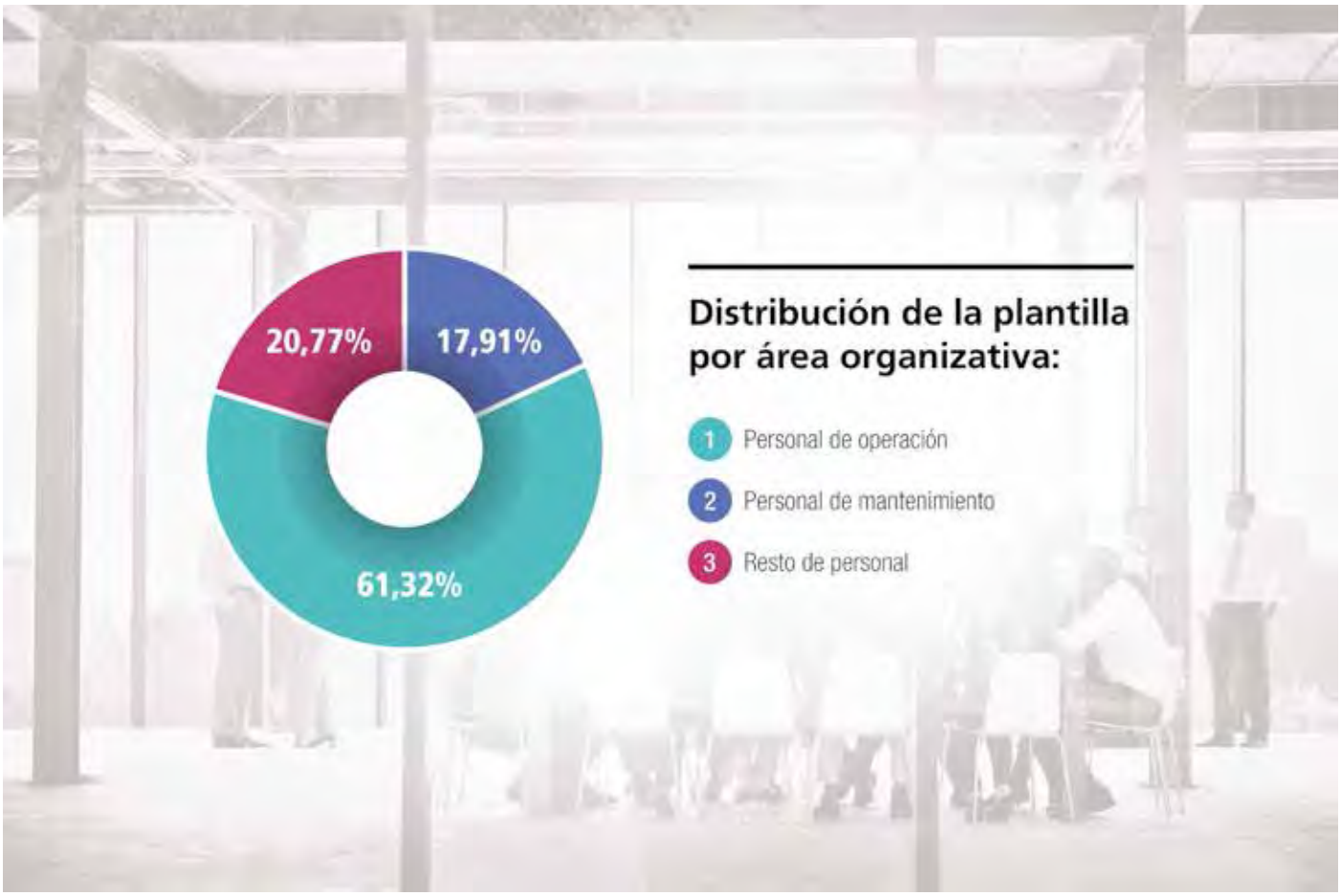
07
Recursos Humanos

Plantilla

El **número total** de empleados de Metro de Madrid a fecha 31 de diciembre de 2015 asciende a **6.601.** La **plantilla equivalente total** (número de agentes con jornada anual completa a los que equivale la plantilla a 31 de diciembre) fue de **6.214,81 agentes**, y la **plantilla media equivalente de 6.245,95 agentes.**

La edad media de la plantilla de Metro de Madrid es de **46,09 años**, con una **antigüedad** media en la empresa de **19,70 años,** estando constituida en un 73,96 % por hombres y en un 26,04 % por mujeres.

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



Relaciones Laborales

Las principales actuaciones durante el año 2015 han sido:

- El día 2 de noviembre de 2015, Metro de Madrid, S.A. presentó ante el Servicio Público de Empleo de la Comunidad de Madrid una oferta de empleo para la contratación de 360 trabajadores para el colectivo profesional de Maquinistas de Tracción Eléctrica, con modalidad de contrato indefinido, bien a jornada completa o bien a tiempo parcial (en concreto, se prevé que las 180 primeras contrataciones, a partir del día 1 de junio de 2016, sean a tiempo parcial y se conviertan en contratos a tiempo completo el día 1 de octubre de 2016, coincidiendo con la contratación, a tiempo parcial, de otros 180 Maquinistas de Tracción Eléctrica).

Durante el año 2015, se han celebrado 34 reuniones de la Comisión de Seguimiento del Convenio Colectivo 2013-2015, 3 de la Comisión del ERE, 2 de la Comisión de Igualdad y 2 de la de Seguridad, alcanzándose un total de 8 acuerdos con la Representación de los Trabajadores.

Así mismo, se ha de destacar la iniciación, a finales del año 2015, de las negociaciones de un nuevo Convenio Colectivo vigente para los próximos años, en virtud de la denuncia formulada sobre el anterior, tanto por la Compañía como por la Representación de los Trabajadores.

Diversidad e Igualdad de Oportunidades

La gran mayoría de la plantilla de Metro de Madrid procede de España (a 31/12/15 solo un 0.12% de la plantilla tiene una nacionalidad distinta a la española) y aunque Metro de Madrid supera el 2% de personas con discapacidad en plantilla exigido por la LISMI, la diversidad más relevante viene dada por razón de edad o sexo, tal y como se ha visto anteriormente.

Las mujeres representan un poco más de la cuarta parte de la plantilla de Metro de Madrid (26,04%). A principios de 2009 se constituyó una Comisión de Igualdad, formada por representantes de la dirección de la empresa y de los trabajadores, con el objetivo de elaborar un Plan de Igualdad que recogiera las acciones tendentes a conseguir el mayor grado posible de integración e igualdad de género en la empresa y fomentar la igualdad de trato y oportunidades para las trabajadoras y trabajadores de Metro de Madrid.

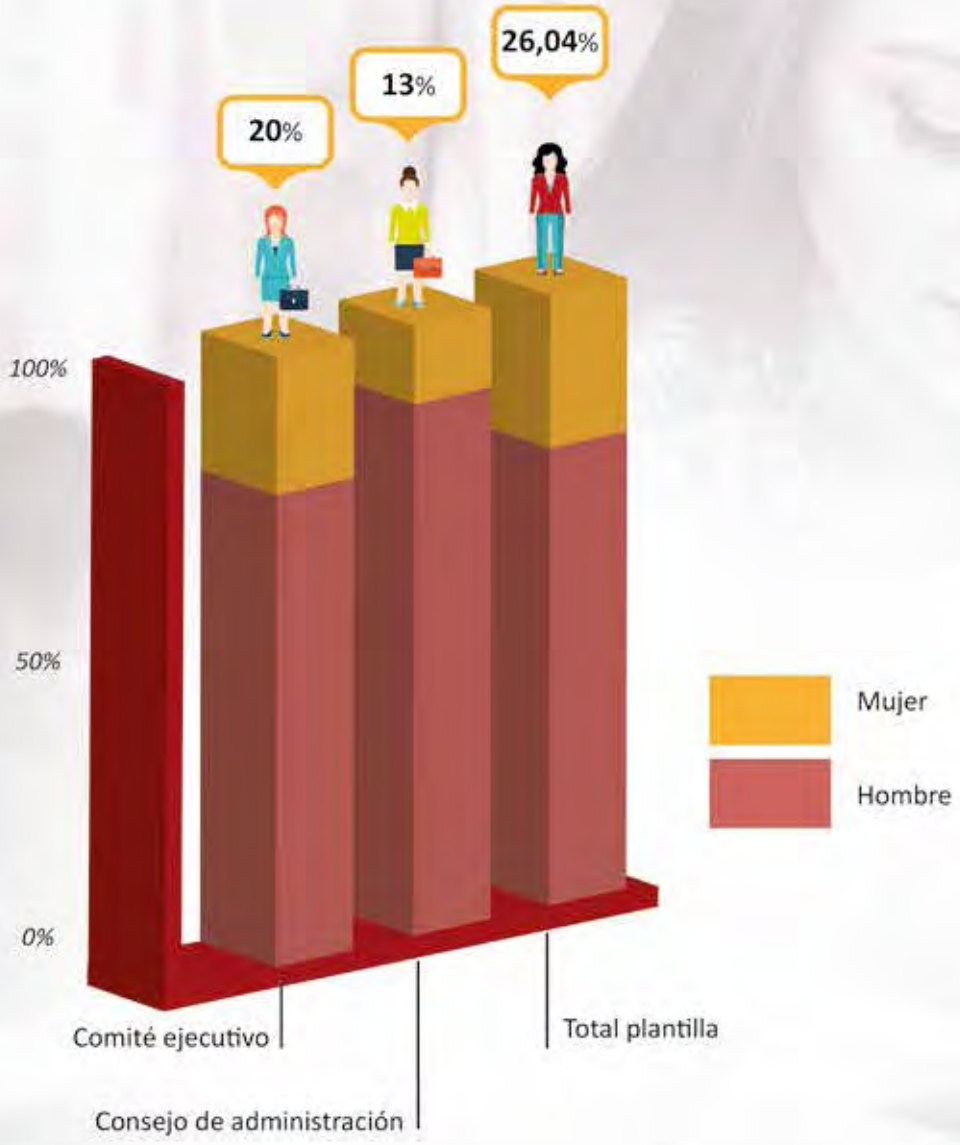
Esta comisión suscribió el Plan de Igualdad de Metro de Madrid en diciembre de 2009 y publicó, como anexo al Plan de Igualdad, el Protocolo para la Prevención y Actuación frente al acoso sexual o por razón de sexo en la empresa, que fue elaborado por la Dirección con amplia participación de la representación de los trabajadores en la Comisión de Igualdad.

Desde entonces hasta ahora la Comisión de Igualdad ha seguido reuniéndose, con la misión de diseñar, analizar, coordinar y gestionar las actividades e iniciativas a incluir en esta materia y de velar por el fomento de la igualdad en todos los niveles de la empresa.

De otra parte, en el proceso de selección de Maquinistas de Tracción Eléctrica en el que, en virtud de lo acordado en su día en el seno de la Comisión de Igualdad (y ratificado por los órganos de representación de los trabajadores), se han ampliado las titulaciones que habilitan la participación en el mismo, lo que, a la postre, ha concluido en un incremento de la presencia femenina entre los aspirantes.
En concreto, en dicho proceso el porcentaje participación inicial de mujeres es de casi el 23% cuando en el colectivo, actualmente, representan un 2,78%. El proceso aún no ha finalizado, por lo que habrá que estar a los resultados definitivos para conocer con precisión el alcance de esta medida.

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

Comparativa reparto por sexo



El convenio colectivo establece el salario base por categoría profesional, sin distinción de sexo, no existiendo por tanto discriminación entre mujeres y hombres.

Sin embargo, hay desviaciones en la relación de salarios totales, siendo el de las mujeres más bajo debido a los diferentes componentes salariales que se incluyen como la antigüedad, entre otros. No obstante, esta diferencia se está reduciendo cada año. En el año 2015 la diferencia entre el salario de los hombres frente al de las mujeres de la compañía es de un 2,30% superior, como consecuencia de la mayor antigüedad de la plantilla masculina sobre la femenina. ◆

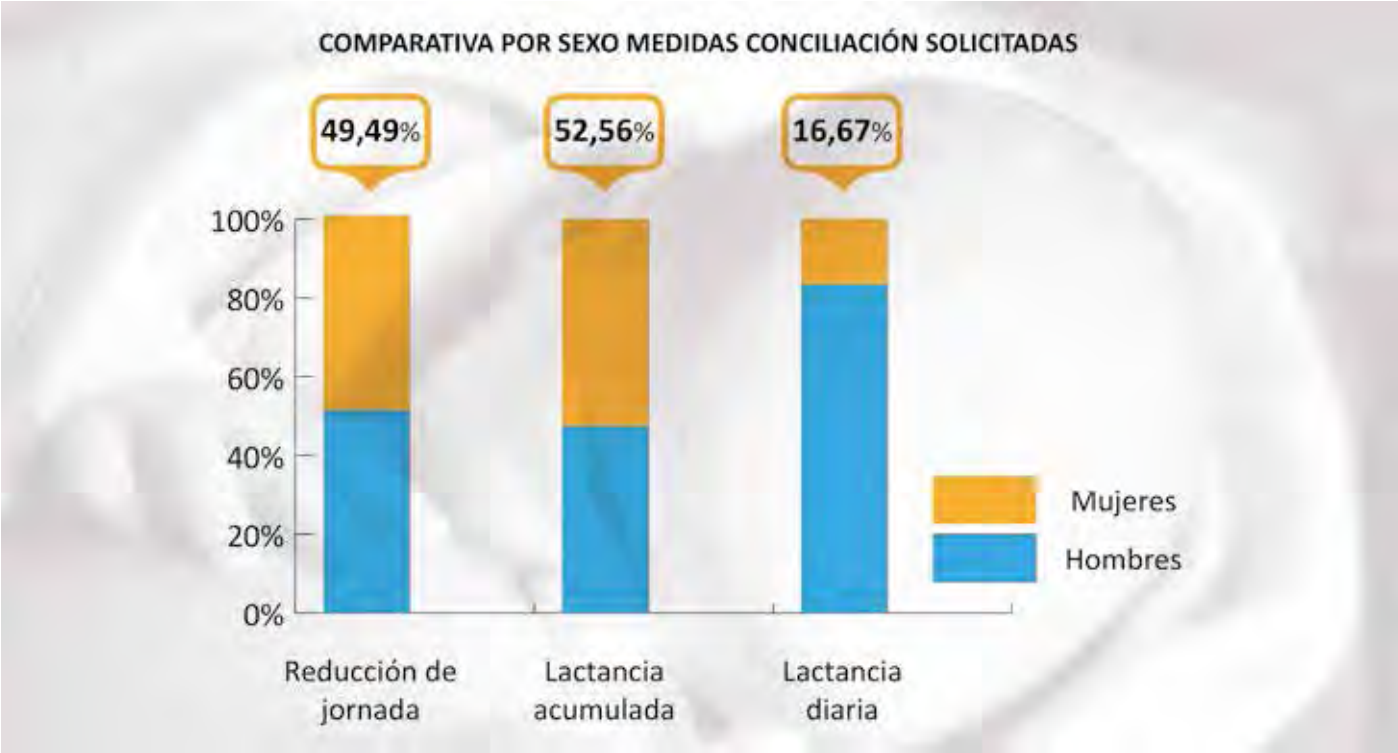
Medidas de Conciliación

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

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

- 6 permisos de asuntos personales retribuidos.
- Reducción de jornada por cargo de menores o adultos discapacitados con mejora económica.
- Acumulación del periodo de lactancia.
- Cómputo de antigüedad y reserva de puesto de trabajo durante todo el período 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.

En cuanto a los empleados diferenciados por sexo que se han acogido a medidas de conciliación de reducción de jornada por razones de guarda legal y permisos por Lactancia, diarios o acumulados, se puede observar la siguiente distribución:



Prevención y Medicina Laboral

Vigilancia de la salud

El Servicio de Prevención y Medicina Laboral, durante el año 2015, ha desarrollado 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 2015, se presentan en las siguientes tablas:

Actividades	2015
Exámenes de Salud Periódicos	6.537
Otros Tipos de Exámenes de Salud	35
Valoraciones Aptitud Laboral Cambio de Puesto	465
Parametros análiticos realizados	284.879
Vacunación Antigripal	347
Prevención Patológica Ginecológica	393
Prevención Patológica Prostática	2.063
Protocolos Vigilancia Sanitaria Específica	984

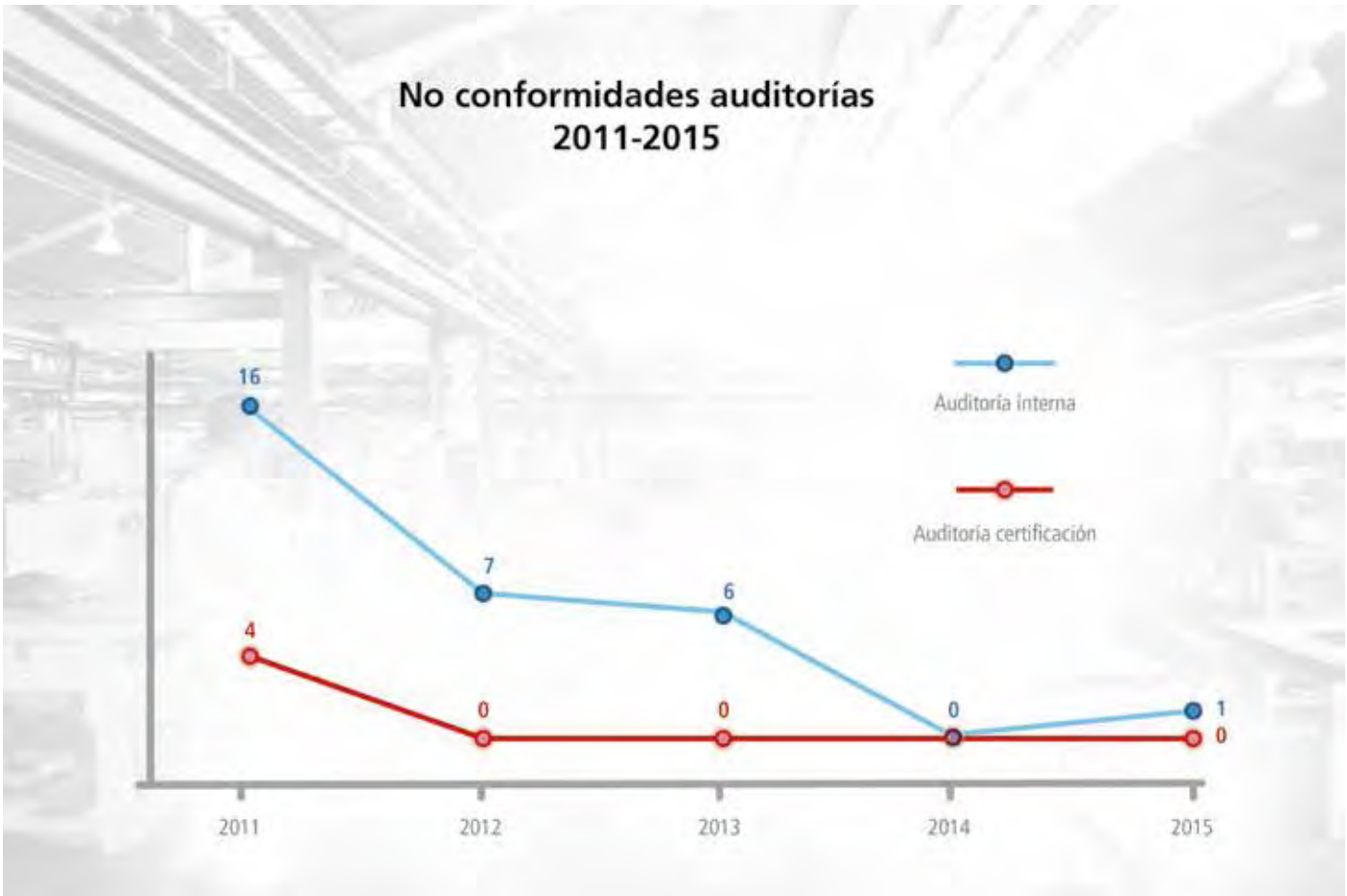
Otros datos de interés	2015
ACCIDENTES LABORALES	
Accidentes con baja	281
Accidentes “in itinere”	107
CONSULTAS	
Médicas y enfermería	15.907
OTRAS EXPLORACIONES	
Exploraciones radiológicas	633

Prevención laboral

Durante el año 2015 se ha afrontado una auditoría interna del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales 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.

Ejecutada por la entidad auditora Novotec Consultores, se desarrolló durante los días 25 a 29 de mayo.

Asimismo, durante los días 13 a 21 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".*

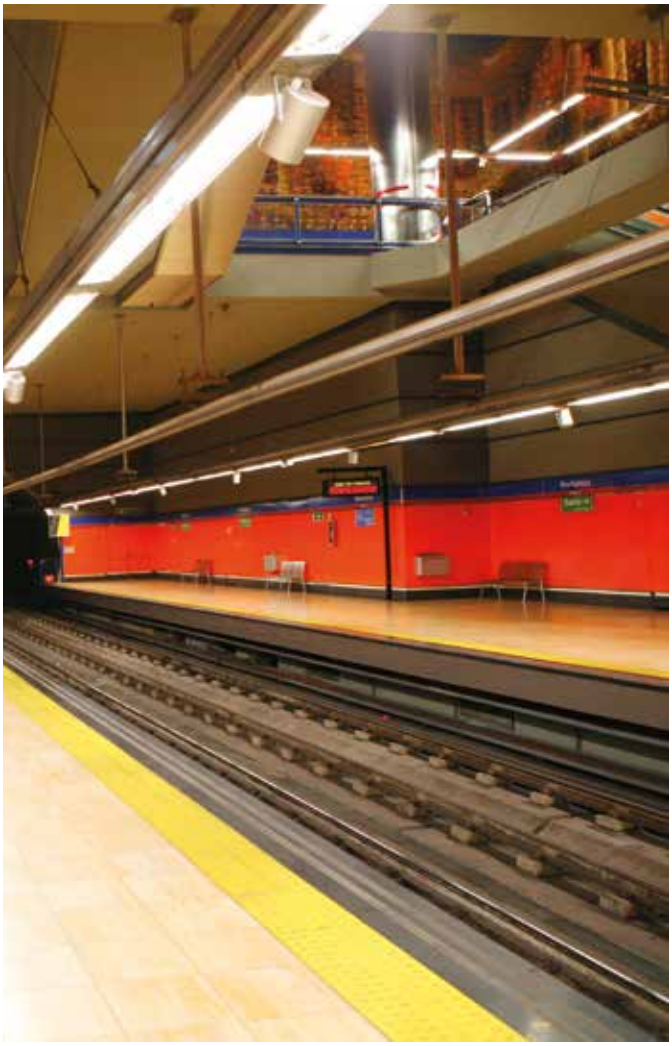


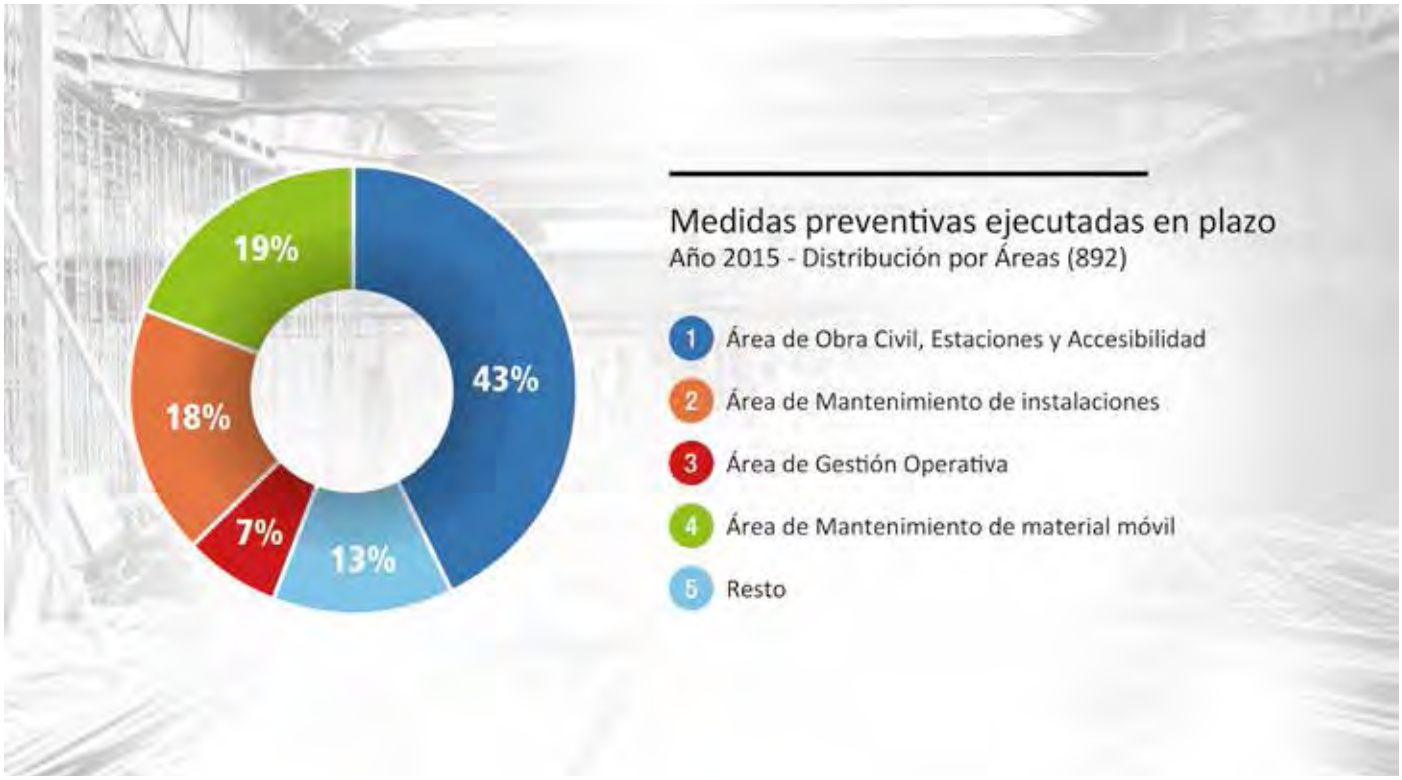
4
5

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

Medidas preventivas ejecutadas en plazo

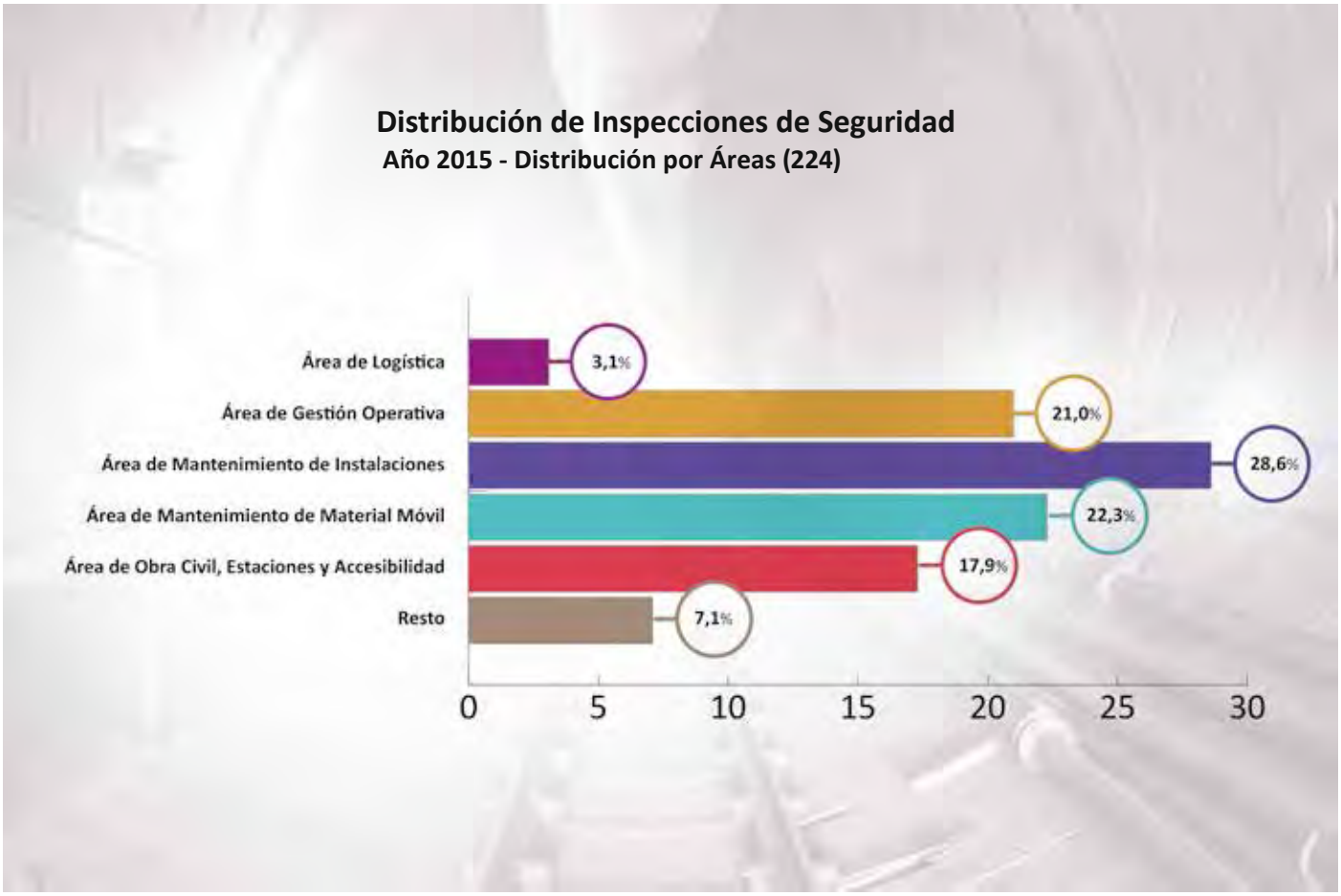
AÑO 2015 - Distribución por Área	Nº
Área de Gestión Operativa	75
Área de Mantenimiento de Instalaciones	239
Área de Mantenimiento de Material Móvil	84
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	396
Resto	98
TOTAL	**892**





Distribución de inspecciones de seguridad

AÑO 2015 - Distribución por Área	Nº
Área de Gestión Operativa	47
Área de Logística	7
Área de Mantenimiento de Instalaciones	64
Área de Mantenimiento de Material Móvil	50
Área de Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	40
Resto	16
TOTAL	**224**



Valoraciones higiénicas y evaluaciones de riesgo

AÑO 2015 - Distribución por Área	Nº	Nº Mediciones
Área de Control y Planificación de la Operación	1	194
Área de Gestión Operativa	54	283
Área de Logística	1	15
Área de Mantenimiento de Instalaciones	7	36
Área de Mantenimiento de Material Móvil	21	88
Área Obra Civil, Estaciones y Accesibilidad	4	0
Dirección de Recursos Humanos y Organización	1	179
Dirección de Seguridad	8	41
Resto	3	170
TOTAL	**100**	**1.006**

Comité de seguridad y salud

Según la cláusula 35.3 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.

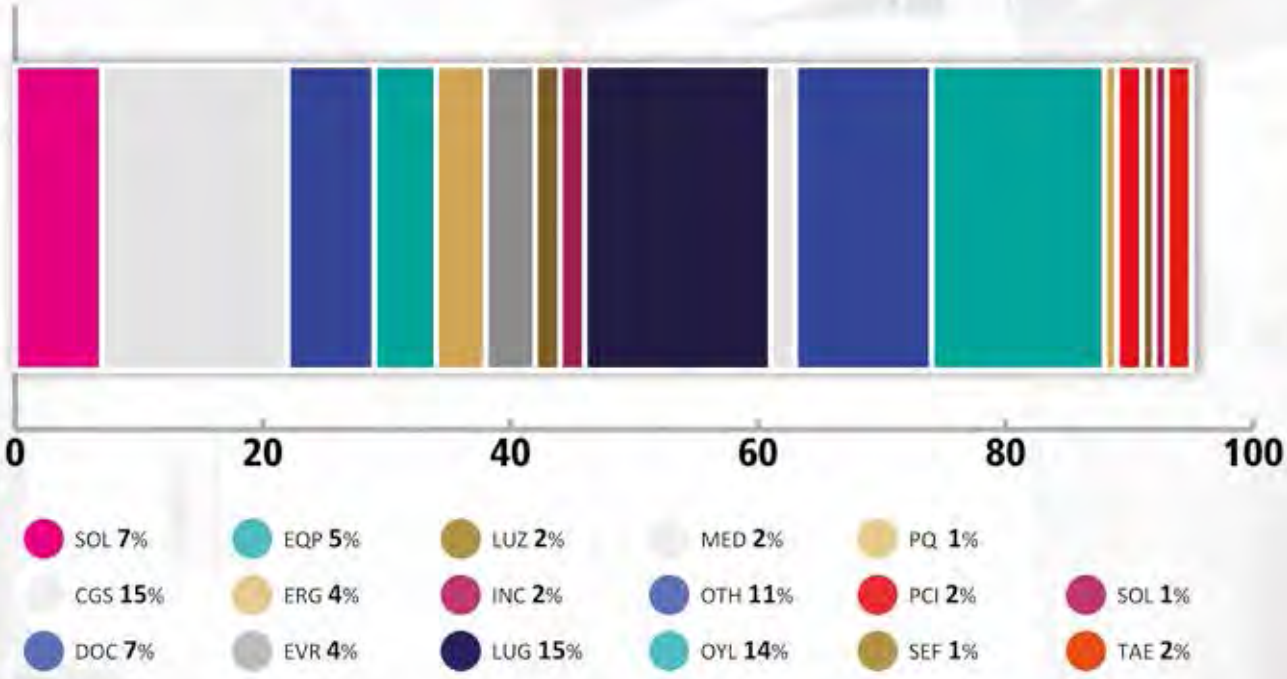
Por lo tanto en 2015, el **100%** de los empleados estuvo representado en el Comité de Seguridad y Salud conjunto de dirección-empleados, establecido para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de seguridad y salud en el trabajo.

En el seno de este Comité de Seguridad y Salud en el año 2015 se trataron un total de **201** asuntos, cuya distribución por tipo se recoge en la gráfica de más abajo. Además, en Metro se suscriben acuerdos de diversa índole con los sindicatos, incluidos algunos de ellos en los convenios colectivos que se firman periódicamente.

Distribución de comunicaciones recibidas en el Comité de Seguridad y Salud por tipo de asunto

Ambiente térmico	SOL	15
Condiciones generales de seguriad	CGS	30
Documentación	DOC	14
Equipos de Trabajo	EQP	10
Ergonomía	ERG	9
Evaluación de Riesgos	EVR	9
Iluminación	LUZ	5
Incidentes y accidentes	INC	5
Lugares y espacios de trabajo	LUG	30
Medicina	MED	5
Otros	OTH	23
Orden y Limpieza	OYL	28
Productos químicos	PQ	3
Protección contra incendios y emergencias	PCI	5
Seguridad Ferroviaria	SEF	3
Señalización	SOL	3
Tratamientos Ambientales Especiales	TAE	4
TOTAL		**201**

Distribución de comunicaciones recibidas en el Comité de Seguridad y Salud por tipo de asunto 2015 (201)



Plan de movilidad

En el marco del Plan de Movilidad de Metro de Madrid, durante el año 2015, consciente la Organización de la importancia que reviste la seguridad y la movilidad de sus empleados, ha contribuido sensiblemente a hacer de sus desplazamientos un elemento que contribuya a su bienestar laboral. Un trabajador que tiene que sufrir atascos, inconvenientes e invertir gran parte de su tiempo en ir de casa al trabajo y al revés, o en los trayectos que tenga que realizar en misión, es un trabajador insatisfecho.

El Plan de Movilidad se constituye como la mejor herramienta de fomento de la cultura de la seguridad vial en la empresa. Por ello, conforme a su ámbito de actuación y durante el año 2015, se han investigado los accidentes in itinere y en misión relacionados con el tráfico vial, lo que ha permitido elaborar un mapa de riesgos relacionados con dicho tráfico vial y conformar un grupo de trabajo, en el que se encuentra representada la Parte Social, para su oportuno seguimiento. Entre otras actuaciones detonadas por este grupo durante el pasado año, cabe destacar la **revisión y adecuación de la señalización vial,** tanto horizontal como vertical, de los diferentes recintos.

De forma paralela, representantes de la Organización han acudido a diferentes foros relacionados con la Movilidad Vial Laboral, promovidos por Instituciones tanto públicas como privadas (Instituto Regional de Seguridad y Salud de la Comunidad de Madrid, Real Automóvil Club de España…), y han sido atendidas las cuestiones que, en esta materia, han planteado tanto diferentes Áreas y Servicios de la empresa, como por los propios trabajadores a través de consultas directas al Área de Prevención y Salud Laboral, o mediante la Intranet Corporativa *Andén Central.*

Ha sido precisamente mediante esta última, a través de la que se ha desarrollado una **Campaña de Seguridad Vial denominada "Muévete Seguro",** consistente en un plan de sensibilización que, con una periodicidad mensual ha trasladado consejos básicos para asegurar la conducción y recuerda todo lo que es importante tener en cuenta en los desplazamientos en coche, furgoneta, camión, motocicleta, bicicleta…, realizados por nuestros trabajadores, ya que de la última encuesta de la huella de carbono realizada, se desprendía que más de la mitad de los empleados de la compañía utilizan el coche para acudir a su puesto de trabajo.

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.

Por otra parte y en el marco de la **European Federation of National Maintenance Societies, es miembro del European Health, Safety and Environment Committee,** foro de representación y *benchmarking* internacional, específicamente orientado a impulsar políticas de fomento de la seguridad y salud laboral en el seno de las sociedades europeas de mantenimiento. ◆

Formación

El Servicio de Formación y Gestión del Conocimiento durante el año 2015 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 2015 y aquellas otras que, aun no estando programadas, se han considerado a lo largo del año necesarias para la actividad de la Empresa.

- **Búsqueda de alternativas** en las distintas actividades desarrolladas en el Servicio de Formación y Gestión del Conocimiento, 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/Habilitación Interna.**

- **Formación** a empresas **contratistas.**

- **Diseño de programas formativos, documentación y medios de apoyo** a la actividad formativa, tanto escritos como basados en las nuevas tecnologías.

- **Participación activa en distintas comisiones** para la mejora de la actividad de la empresa.

- **Colaboración en proyectos exteriores.**

- Obtención de las 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 IMPARTIDA AÑO 2015 (*)

	Formación interna	Formación externa	Total
Nº Cursos	2.210	257	**2.467**
Nº Alumnos	12.725	2.430	**15.155**
Nº Horas	96.150	38.742	**134.892**

	Formación E-learning
Nº Alumnos	**2.999**
Nº Horas	**12.242**

(*) 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 2015.

	Año 2015*
Alumnos / Curso	**6,14**
Horas Docencia / Curso	**9,99**
Horas / Alumno	**8,9**
Horas totales / Plantilla Media equivalente	**21,7**
Alumnos / Participante	**3,89**
Plantilla Media equivalente	**6.214,81**

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

Hechos relevantes

Dentro de las actividades llevadas a cabo por el Servicio en 2015, cabe destacar las siguientes:

Formación

- **Formación en promoción/habilitación:**

  - » **Habilitación a Conductor** con personal voluntario de los colectivos de Jefe de Sector y Jefe de Vestíbulo, en total se ha formado a **20 agentes.**
  - » **Habilitación de 15 agentes a Jefe de Sector.**
  - » **Formación para promoción interna:** destaca la realizada en la promoción de **19 agentes** a **Operador de TIC,s**.

- Continuidad en la **Formación relacionada con el Área de Gestión Operativa** con las acciones emprendidas en materia de:

  - » **"Modos de Conducción, M+20 y Llave especial. Circulación en situación degradada, anulación modo M+ATP"** siendo formadas 433 agentes, pertenecientes a los colectivos de **Maquinistas de Tracción Eléctrica, Jefes de Línea y Técnicos de Línea.**
  - » **"Circulación tren en zonas de obras sin presencia de personal en plataforma de vía"** formándose a 433 agentes, de los colectivos de **Maquinistas de Tracción Eléctrica, Jefes de Línea y Técnicos de Línea.**
  - » **"Prácticas Guiadas"**, utilizando como metodología los Simuladores de Trenes, y cuyo contenido se basa en las Normas de Seguridad (NICMM-NISARC), se ha impartido a **402 Maquinistas de Tracción Eléctrica.**
  - » **"Tren Auscultador"** se ha impartido a **Maquinistas de Tracción Eléctrica** en un total de **119 agentes,** alcanzando, a 31 de diciembre de 2015, los **193 Maquinistas habilitados** para la conducción de dicho Vehículo.
  - » **"Plan de actualización a Jefes de Depósito"** formando a 35 Jefes de Depósito.
  - » Para el personal de Estaciones se han llevado a cabo actualizaciones denominadas **"La atención, nuestra razón de ser"** formándose a **493 personas** pertenecientes a los colectivos de **Jefes de Sector y Jefes de Vestíbulo.**
  - » **Plan de actualización y desarrollo para Operadores de TIC,s"** se han formado a **54 Operadores.**

- Durante 2015 se ha continuado con el **Plan de Formación Plurianual en Prevención de Riesgos Laborales**, contando con un total de **2.255 empleados** que han participado en, al menos, una acción formativa en esta materia, totalizando **3.967 módulos formativos.**

  - » A esto hay que sumarle, **100 personas** (mandos y técnicos) que han realizado el **curso básico de PRL** de 50 horas de duración.

Se han formado a **119 personas** de la sección de Conservación de Talleres Centrales (Servicio de Mantenimiento de Talleres Centrales), de IBT (Servicio de Ingeniería de Mantenimiento de Instalaciones y Comunicaciones) de climatización (Servicio de Mantenimiento de Instalaciones de Estación), de Conservación Cuatro caminos (Servicio de obras) y la sección de chapa (Servicio Mantenimiento de Talleres Centrales) en la **norma operativa NOP-06: "Procedimiento de trabajo en zonas clasificadas por presencia de atmósferas explosivas"**

- **Formación Medioambiental:** se ha continuado con las 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 205 agentes.

- **Formación en Responsabilidad Social Corporativa (RSC):** Se continuó con el plan de difusión e interiorización de los conceptos incluidos en RSC con dos programas formativos, uno de formación voluntaria centrado en acción social y promoción del voluntariado corporativo y otro impartido a todo el colectivo de jefes y técnicos de línea. Las sesiones iban dirigidas a unas 130 personas y sirvieron para crear unos foros de discusión sobre las posibles implicaciones en el día a día de los aspectos de RSC y propuesta de nuevos proyectos conjuntos. La valoración posterior de las sesiones fue muy positiva por parte de casi todos los participantes.

- En cuanto a la **formación relacionada con los ámbitos de mantenimiento:**

  Dentro del **Área de Mantenimiento de Instalaciones** se han impartido **16.180 horas** de formación, en las que han participado **584 agentes,** siendo los programas formativos más significativos:

  - "Regulación Placa Portapeines y Rodapiés en escaleras Thyssen y Kone" por la que han pasado 176 agentes suponiendo 2.094 horas de formación.
  - "Tensado y Adherencia de Pasamanos Thyssen y Kone", que ha habido 165 asistentes y se han realizado 2009 horas de formación.
  - "Pozos de Bomba ABS y Flygt" a la que han asistido 45 agentes y se han llevado a cabo 1013 horas de formación.
  - Formación para mejorar la resolución de trabajos e incidencias en la red por parte de la coordinación de Señales, habiendo asistido 28 agentes y se han realizado 922 horas formativas.
  - "Sistema CBTC Siemens/Dimetronic Línea 7B teoría y práctica", que han asistido 54 alumnos con un total de 853 horas de formación.
  - "Protecciones Eléctricas de Baja Tensión", impartida por la propia sección por la que han pasado 50 empleados y se han impartido 750 horas.
  - Formación para 4 empleados que han pasado a las secciones de Venta y Peaje e IBT que han supuesto 631 horas.

» "Conceptos Básico de Venta y Peaje" para Técnicos, Mandos y Oficiales por la que han pasado 12 personas y se han realizado 788 horas.

Para el **Área de Mantenimiento del Material Móvil**, se han impartido **23.465 horas** de formación **a 521 agentes**, siendo los programas formativos más importantes:

» Revisiones de Ciclo Largo de Bogies 3000, 5000,7000-9000 y ML. Se han formado 79 empleados y se han realizado 4.228 horas de formación.
» Revisiones de Ciclo Largo de los diferentes materiales, que han asistido 87 agentes y han supuesto 2.399 horas.
» Formación impartida por las casas fabricantes de los Coches 3000 y Coches 8000 que han acudido 189 personas, impartiéndose 3.259 horas. A su vez ha comenzado el despliegue, a través de colaboradores internos de Metro, a 75 empleados y se han realizado 1.879 horas.
» Formación en Ensayos No Destructivos para el Servicio de Talleres Centrales (Partículas Magnéticas y Ultrasonidos) que han participado 22 empleados con 1.125 horas de formación.
» Formación en el Mantenimiento Correctivo Coches 3000 para nuevos Técnicos Especialistas de Material Móvil, que han participado 5 empleados y se han realizado 1.268 horas.
» Formación para los Equipos de Disponibilidad de Material Móvil en la que han participado 91 empleados y se han realizado 742 horas de formación.

En el caso del **Área de Obras, Infraestructuras y Accesibilidad,** han participado en acciones formativas **182 empleados**, lo que han supuesto **7.795 horas**, siendo la formación más significativa la referida al Manejo y Conducción de Vehículos Auxiliares y a la utilización de los equipos auxiliares de estos vehículos.

Además, en estas Áreas se ha formado en GEMA y TPL, por la que han pasado 71 empleados y han supuesto 963 horas.

- Dentro de la gestión de la **formación externa** destacan, por su criticidad e impacto en la organización, las siguientes acciones formativas:

  » Curso de **Seguridad en Infraestructuras Criticas y Estratégicas** totalizando **2.400 horas** de formación.
  » Curso de **Experto Universitario en Transporte Terrestre, totalizando 2.928 horas de formación.**

- **Formación a contratistas:** se continúa con la formación impartida a empresas contratistas. Se han realizado un total de **3.050 horas** de formación a las que asistieron **187** participantes, con una facturación total para Metro de Madrid de **32.750 €.**

Especial mención requiere, como novedad, la f**ormación en el manejo y conducción de las dresinas Plasser 1ª serie,** entregadas a Metro de Madrid antes de 2008, cuando estos vehículos estaban reservados para personal de Metro.

- **Programa de Formación en Idiomas:** se continua con el modelo de formación implantado en 2012 basado en un **sistema de aprendizaje e-learning** con un complemento metodológico de clases telefónicas y participación en talleres presenciales, 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 como Habilidades, Conocimientos técnicos, Salud Laboral y Voluntariado. Se han realizado un total de **3.169** horas, todas ellas impartidas por formadores internos, a las que asistieron **259 alumnos.**

- **Formación en Habilidades:** se han mantenido los programas internos formativos de años anteriores con el consiguiente ahorro económico para la empresa, destacando las siguientes acciones formativas: **Trabajo en Equipo, 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 **757** empleados totalizando **9.742,5 horas** de formación.

Destacar la formación de **Trabajo en Equipo para el Puesto Central**, donde se formó a **114 agentes** totalizando **912 horas** de formación.

Igualmente, destacar la f**ormación de mandos intermedios**, con personal a su cargo, pertenecientes a las direcciones de Operación, Ingeniería y Mantenimiento e Infraestructura. En concreto, la formación se programa como un itinerario formativo que consta de **6 jornadas**, en las que se trabajan los siguientes temas: **Trabajo en equipo, Liderazgo y Delegación, Comunicación y Desarrollo, Motivación y Gestión de Conflictos, e Inteligencia Emocional**, dejando un periodo de tiempo, entre dos y tres semanas, entre sesiones con el objetivo de proporcionarles la oportunidad de implementar en sus puestos de trabajo lo aprendido en cada una de las sesiones, analizando en la siguiente sesión las dificultades/facilidades que se han encontrado en su puesta en práctica. Este tipo de formación se ha internalizado, siendo impartida por un equipo de instructores del Servicio de Formación y Gestión del Conocimiento con una excelente acogida. En este nuevo proyecto se han formado a **138 personas**, totalizando **5.467 horas** de formación. Está previsto continuar con esta formación en los próximos años.

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

Proyectos Exteriores

*A lo largo de 2015, el Servicio de Formación y Gestión del Conocimiento ha estado impartiendo formación en **Metro de Sevilla**. Además ha colaborado en la elaboración de ofertas para **diversas explotaciones del exterior.***

Cabe destacar la participación junto con el Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i en un proyecto internacional europeo para la creación de una herramienta de gestión de riesgos para la prevención y reducción del impacto ante ataques terroristas en infraestructuras críticas de Metro y Metro Ligero. **(Proyecto RAMPART).**

Bonificaciones y Subvenciones

Un año más, el Servicio de Formación y Gestión del Conocimiento, ha participado en la convocatoria 2015 de la **Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo**, percibiendo por este concepto **391.577 euros.** ◆

Comunicación Interna

Durante 2015, con el objetivo de potenciar la comunicación de la empresa a toda la plantilla y dar participación a los empleados, Metro de Madrid ha llevado a cabo variadas acciones e iniciativas de comunicación interna:

- **Plan de Comunicación Interna - Comité de Comunicación Interna:** Como cada año se ha elaborado un plan de comunicación interna para transmitir a toda la plantilla las grandes líneas de actuación y los retos a los que se enfrenta Metro de Madrid.

  Metro de Madrid ha comunicado internamente los resultados y avances de la compañía y los principales proyectos de envergadura en los que estamos inmersos. Las campañas principales de comunicación interna de 2015 se centraron en transmitir el Plan de Calidad y la estrategia de la compañía a todos los empleados, utilizando un lenguaje cercano, visual, atractivo y comprensible por todos. Otro programa de comunicación destacado durante este último ejercicio ha sido el "Plan de movilidad vial", elaborado conjuntamente con Prevención de Riesgos Laborales, para reducir la siniestralidad "in itinere".

- **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. En esta encuesta, se pide a los empleados 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, qué acciones de comunicación interna les gustaría que se reforzasen.

  El resultado de la encuesta de comunicación interna se ha incorporado como indicador en los objetivos estratégicos de la compañía, lo que demuestra la relevancia que este ámbito tiene ya en la política y estrategia de la empresa.

  La participación en la encuesta 2015 ha sido sustancialmente superior al 2014, con más del doble de participantes que el año anterior. Por la nota media obtenida, 6,35, se deduce que se mantiene las percepciones sobre comunicación que tenía la plantilla en 2014.

- **Vive otras áreas:** es un proyecto de carácter permanente que ofrece a los empleados de Metro visitas a sus diferentes áreas, facilitando un conocimiento transversal de la organización, ayuda a que nos involucremos más en las actividades del día a día de clientes y proveedores internos y nos permite **conocer de primera** mano las dificultades a las que estos se enfrentan en el desarrollo de su actividad; supone la oportunidad de participar y a que las ideas, sugerencias y buenas prácticas extraídas de estos intercambios puedan ser aprovechadas por todos y, también, permite poner en contacto puestos que interactúan en el trabajo diario.

- **Acciones de comunicación interna y relacionadas con los valores de la RSC y el compromiso de Metro con su entorno.**
  Las Campañas de Comunicación y RSC, campañas solidarias, dirigidas a potenciar la parte solidaria de la empresa y de sus empleados:

  - Andén Central / Rincón del empleado difunde acciones solidarias, por ello en el contenido fijo de Información Solidaria, durante el año 2015 ha difundido más de 20 historias, algunas de ellas enviadas por empleados, como buceo solidario para recoger juguetes, animar a participar a los empleados en la recogida anual del Banco de Alimentos, campaña para recoger el móvil viejo de Acción Contra el Hambre o Correr por Eugenia, una pequeña con parálisis cerebral que necesita fondos para financiar su tratamiento y mejorar su calidad de vida.

  - Este año 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" recogió en Andén Central 1.365 votos emitidos por cerca de 500 empleados. Para esta segunda edición, las doce entidades sociales elegidas por los trabajadores

fueron: Fundación Uno entre cien mil, Fundación Theodora, Fundación Aladina, Unidos por la Médula, Greenpeace, Fundación Andrés Marcio, Asociación Hemiweb, Asociación Síndrome X-Frágil, las asociaciones Acción en Red y Save a Girl, Save a Generation, la Fundación Vicente Ferrer, la Asociación Española contra el Cáncer y la Fundación Cris contra el Cáncer.

» La Comunidad de Madrid distinguió a 16 empleados de Metro de Madrid que destacaron por su profesionalidad y generosidad en el desempeño de su trabajo, por haber realizado acciones heroicas que, en algunos casos, han supuesto salvar vidas o evitar situaciones de riesgo a los usuarios de Metro.

» Metro de Madrid fue protagonista del cupón del sorteo de la ONCE del día 17 de junio, que conmemoraba los 95 años de historia de la compañía.

» El compromiso que Metro de Madrid tiene con el medioambiente se tradujo en varias actividades como la implantación de medidas de eficiencia energética, el uso sostenible de sus instalaciones o el análisis del impacto medioambiental de la actividad de la compañía. En este sentido, con el uso responsable que el suburbano hace del agua, ha convertido a Metro en uno de los mantenedores de los jardines de Madrid Rio y de otros focos del ocio madrileño, como el lago de la Casa de Campo.

» Acciones de comunicación interna orientadas a aumentar la reputación y la credibilidad interna (motivación, involucración de los empleados). Todas las anteriores acciones de comunicación también impactan en la reputación y credibilidad, no hay acciones específicas para eso.

» Metro de Madrid está con el deporte como hábito de vida saludable, por eso fomenta la participación de empleados en eventos deportivos como el Juego de las Empresas o hace de anfitrión en la presentación de los dos equipos femeninos, que jugaron en competiciones profesionales, de baloncesto y voleibol en la estación de Chamberí.

» Metro de Madrid compitió por segundo año en los Juegos de las Empresas, que movilizó a más de 130 empleados, unas olimpiadas en las que los países que luchan por las medallas son las empresas que participan y los deportistas profesionales que suben al podio, los trabajadores que las forman. Un gran evento deportivo que implica a toda la plantilla y aúna múltiples disciplinas deportivas para fomentar al máximo la participación, el compromiso con la organización y el trabajo en equipo. 24 empleados de Metro fueron seleccionados en una jornada clasificatoria cuyo objetivo era elegir a los representantes de Metro de Madrid en pádel, tenis y baloncesto. En el resto de las disciplinas deportivas, en las que Metro contó con 43 representantes, la selección se realizó en función de sorteos y marcas deportivas. Metro participó en fútbol, BTT, cross, pádel, baloncesto, tenis individual, paint ball, dragon boat y golf. Asimismo, Metro de Madrid participó otro año más en la Carrera de las Empresas con un grupo de empleados que representaron a Metro.

» A finales de año, coincidiendo con las fiestas de navidad, se celebró por segunda vez una actividad específica para hijos y nietos de empleados, la “II Expedición a Canillejas”, que consistió en una divertida gyncana 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. Este año, tras la gran demanda del año anterior, se ha incrementado el número de plazas realizando 4 sesiones en diferentes días. En total participaron 200 niños. Como novedad en esta II edición se invitó a participar a niños de las ONG que colaboran con Metro de Madrid, adaptando todas las dinámicas y espacios para que fuesen accesibles para cualquier tipo de participante.

Andén Central

En 2015, más del 95% de empleados son usuarios activos de la herramienta de comunicación corporativa, Andén Central. Este año, el portal del empleado ha celebrado la publicación de la noticia número 2000 desde su arranque. Se ha continuado con la publicación de artículos temáticos de "Conoce otras áreas", detallando la actividad de equipos como los de Servicios Generales, Obra Civil, Ingeniería Operativa o Línea Aérea. Además, en 2015 también se han creado nuevas secciones como "Lo más curioso de redes sociales", entrevistas a oficiales de diferentes secciones y la publicación periódica de fotos con historia.

Desde Andén Central se ha insistido en la conducción responsable con el lanzamiento de la campaña "Muévete seguro" y se ha llevado a cabo el seguimiento de las elecciones al Comité de Empresa mediante la creación de un espacio específico para ello.

Para adaptarnos aún más a las necesidades de todos los empleados de Metro, Andén Central ha visto nacer funcionalidades como la consulta del informe de reconocimiento médico desde el portal, la adaptación del correo electrónico en versión móvil, el foro para facilitar el intercambio de los cuadros de servicio o la solicitud de la taquilla para los trabajadores de la línea.

En Rincón del empleado se ha continuado con la publicación de historias y experiencias solidarias de algunos de nuestros compañeros, con un total de más de 30 testimonios directos de empleados de Metro de Madrid. Además, en 2015, se han potenciado especialmente las actividades deportivas creando un espacio dedicado íntegramente al deporte. Desde este espacio se pueden encontrar los resultados y clasificación de nuestras competiciones de pádel y fútbol 7, además de artículos que recogen información sobre los eventos deportivos en los que participan empleados de Metro, hasta salidas de los grupos de bici de montaña o el de pesca, pasando por las historias personales de los empleados que quieren hablar del deporte que practican.

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 281 sugerencias recogidas este año se han trasladado a las áreas responsables para facilitar su resolución. 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 una vez más, las fotos ganadoras han colgado de todas las estaciones de Metro de Madrid.

08
Otras variables significativas

Calidad de servicio

Metro de Madrid ha seguido desarrollando durante el año 2015 el **Plan de Calidad** que se definió el año anterior obteniendo una mejora en el servicio prestado en varios de sus aspectos, optimizando a su vez, los recursos disponibles.

El Plan aborda los diferentes aspectos que configuran nuestro servicio, y que impactan directamente al viajero, entre los que se encuentran el confort (limpieza, conservación temperatura 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 (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, especialmente en aquellos aspectos que nuestros usuarios consideran prioritarios.

Durante el año 2015 se han ido incorporando nuevas acciones y finalizando otras. En diciembre 2015 el Plan de Calidad se compone de 50 acciones que se clasifican de la siguiente manera:

2015-2017

Criterio	Millones €	Nº acciones
Accesibilidad *	35,00	13
Atención	0,13	3
Confort	15,22	11
Información	0,00	2
Seguridad	0,00	2
Tiempo	33,59	16
Varios	2,18	3
Total general	**86,12**	**50**

(*) Se entiende por Accesibilidad el acceso al sistema de transporte público incluyendo la conexión con otros medios de transporte. En Metro engloba las instalaciones de ascensores, escaleras mecánicas y máquinas de venta y peaje.

Del total de acciones, **21** de ellas se han finalizado en diciembre de 2015.

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 un diagnóstico de los aspectos de servicio más críticos.

En este sentido, en 2015 se han apreciado buenos resultados en varios aspectos de la calidad de servicio que Metro monitoriza, tales como la disponibilidad de las escaleras mecánicas, venta y peaje, tiempo de viaje, limpieza y conservación de trenes y estaciones y atención al cliente.

Entre las acciones del Plan de Calidad iniciadas en el año 2015 destacan:

Acciones relacionadas con el criterio de Accesibilidad:

- **Actuaciones sobre baterías de torniquetes:** Actuaciones de mejora sobre las baterías de torniquetes, sustituyendo todos los sistemas electromecánicos por otros de última tecnología en las estaciones de Moncloa, Lavapiés y Puerta de Arganda.

Acciones relacionadas con el criterio de Tiempo:

- **Renovación de carril:** Renovación de carril en 15.318 m y realización de trabajos de corrido de carril y reparación de soldaduras.
- **Renovación de superestructura de vía en L6:** Trabajos realizados durante el período de verano destinados a la mejora tanto del confort como de la fiabilidad en línea 6 mediante la renovación de la infraestructura de vía actual (vía y aparatos de maniobra) por otra de última tecnología.
- **Mejora de la fiabilidad de la L10:** Trabajos destinados a la mejora de los planes de mantenimiento, revisión del estado de equipos, revisión de los sistemas de comunicaciones.
- **Reflotamiento de trenes:** Trabajos destinados a la puesta a punto de 34 trenes.

Acciones relacionadas con el criterio de Confort:

- **Conservación de trenes:** Acciones de mejora sobre ventanas, barras y asientos.

Certificaciones sistemas de gestión

En 2015 se han renovado las certificaciones de los Sistemas de Gestión en Metro de Madrid. El equipo auditor ha destacado la madurez demostrada por la Compañía en la aplicación de las normas de referencia, el cumplimiento de los requisitos de forma cada vez más adecuada a las necesidades del servicio y la implicación de todas las personas que han intervenido.

Motivos de madurez de los sistemas de gestión:

- 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
  - A. Ingeniería
  - A. Logística
  - S. Desarrollo Aplicaciones
  - SG Mantenimiento Instalaciones
  - SG Prestación del Servicio

Además, se realizó auditoría en ámbitos no certificados, por responsabilidad en satisfacer requisitos para todos los sistemas.

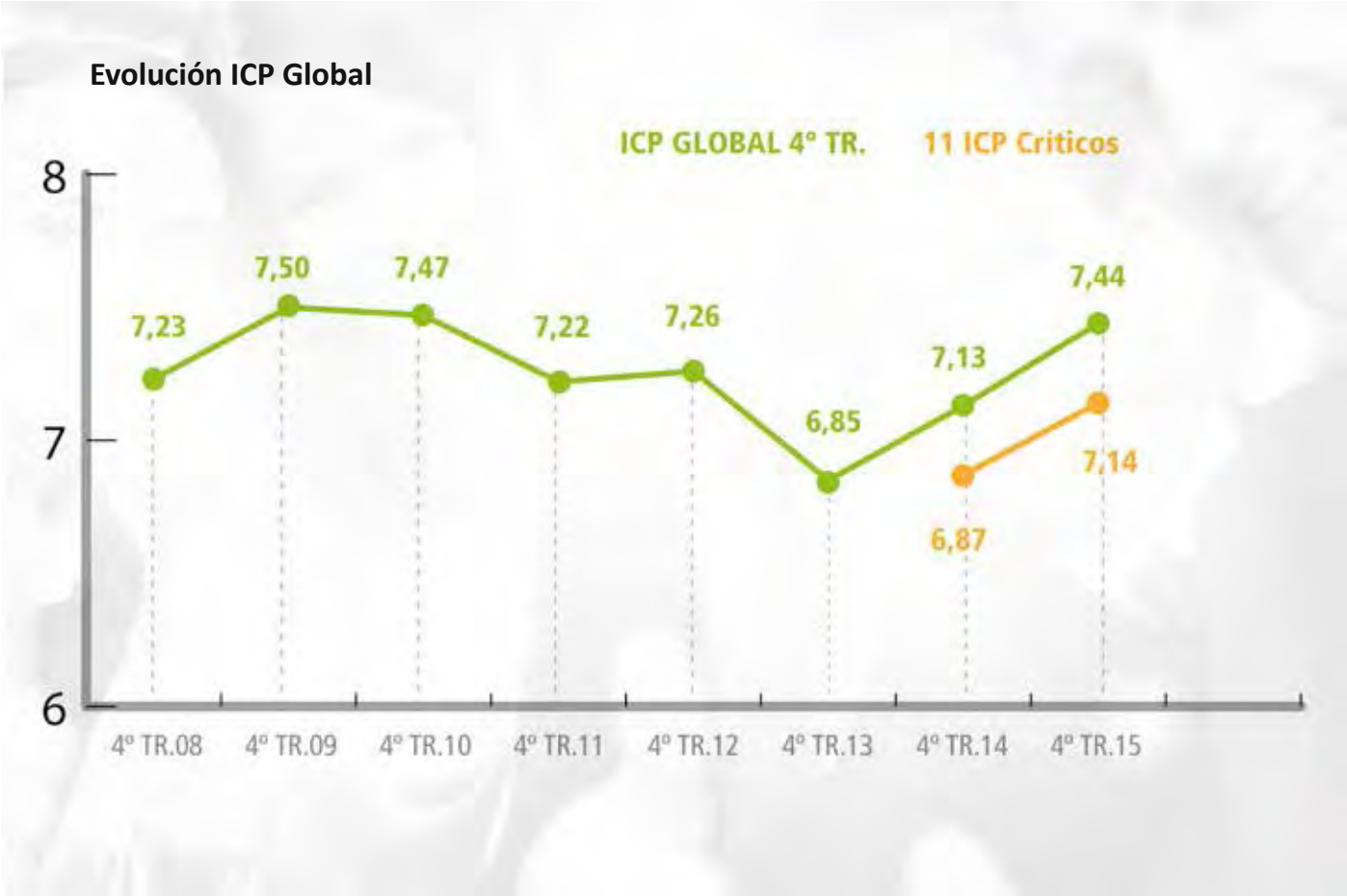
- Servicio de Formación
- Área de Contratación

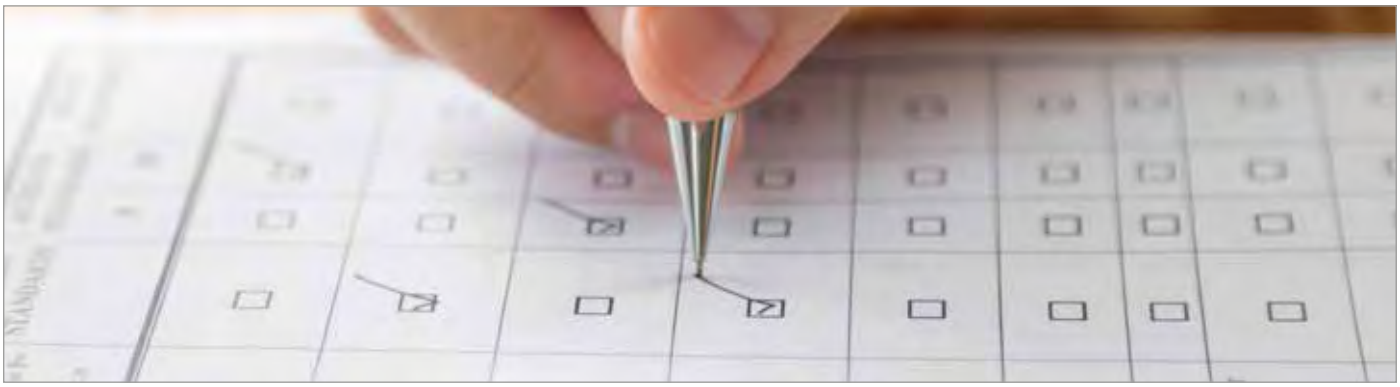
Por otro lado, Metro de Madrid, se ha embarcado en un proyecto de transición para la adaptación de los actuales y futuros sistemas de gestión a los requisitos de las nuevas normas ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, lo que supondrá un reto importante para el año 2016 y 2017. ◆

Encuestas y Estudios de Opinión

El conocimiento de las expectativas de los grupos de interés es un aspecto clave para la definición de la estrategia de la Compañía. En ese sentido, a lo largo de 2015 se han continuado realizando distintos estudios tanto de cliente externo (usuarios y ciudadanos en general) como de cliente interno (satisfacción de los empleados respecto a determinados procesos internos).

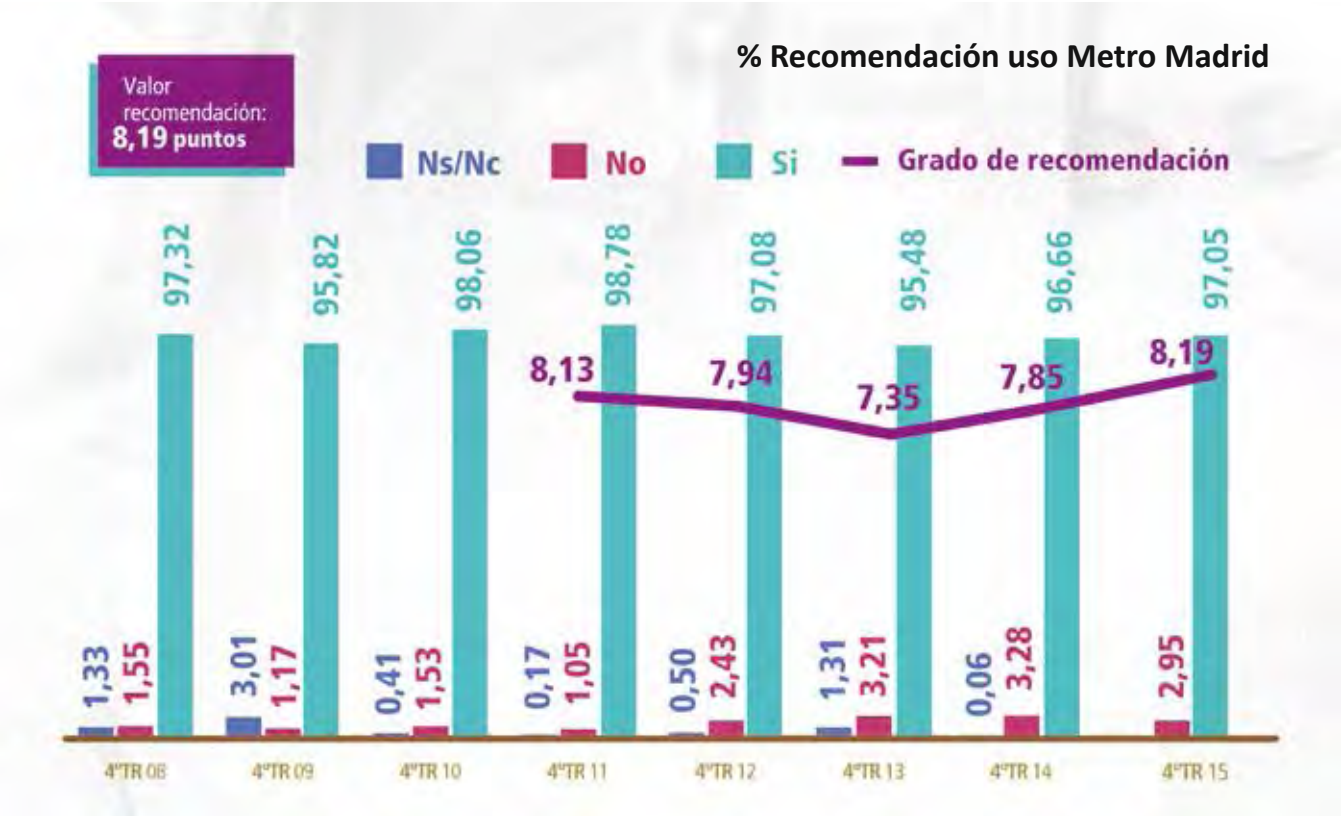
Centrándonos en los principales estudios de cliente externo, que permiten conocer el nivel de percepción alcanzado y profundizar así en los principales aspectos que conforman el servicio, destaca la mejora en la encuesta de percepción de la calidad, con un Índice de Calidad Percibida en el 4º trimestre de 2015 de 7,44 (frente a un 7,13 en 2014). El grado de recomendación también ha evolucionado de manera positiva, alcanzando un 8,19 en 2015 (frente al 7,85 en 2014).



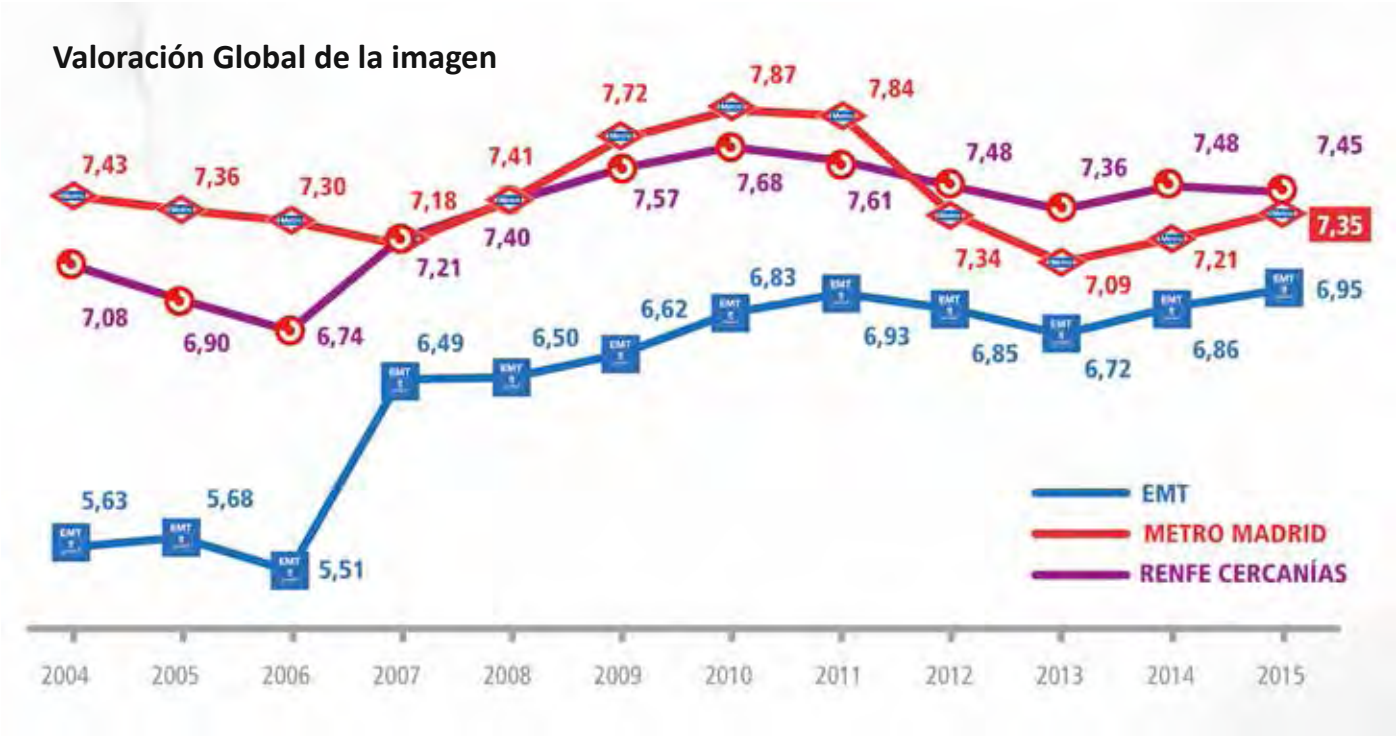


Según la percepción de nuestros usuarios, los 11 aspectos de servicio prioritarios en el año 2015 fueron los siguientes:

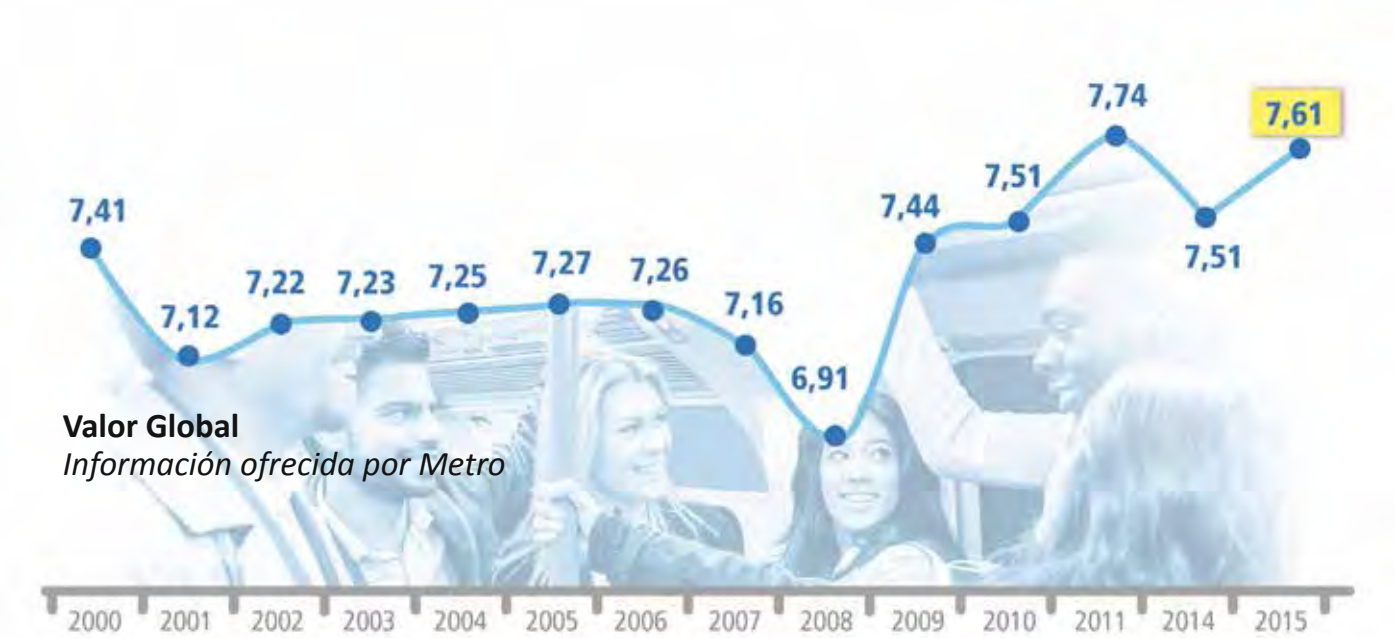
- Tiempo de espera en andén
- Seguridad ante agresiones, robos, etc.
- Temperatura y ventilación de los coches
- Rapidez de viaje en tren
- Funcionamiento de escaleras mecánicas
- Temperatura y ventilación en las estaciones
- Limpieza de estaciones
- Información ante incidencias del servicio
- Atención a reclamaciones y sugerencias
- Paradas anormales de los trenes
- Limpieza de trenes



Desde otra perspectiva más próxima a la imagen de marca, la valoración global de la imagen de Metro de Madrid entre los ciudadanos de nuestra Comunidad, también ha mejorado en 2015, alcanzando un 7,35 (frente a un 7,21 en 2014).



Respecto a la información general que Metro de Madrid ofrece a sus viajeros, su percepción ha evolucionado también de manera positiva en el año 2015, situándose la valoración global en un 7,61 (frente a 7,51 en el mismo periodo del año anterior). ◆



Atención al Cliente

La estrategia de Atención al Cliente en Metro de Madrid está enfocada a la diversidad de canales y la mejora de la experiencia del cliente. De esta manera, se trabaja en ofrecer información y atención a nuestros clientes de forma homogénea a través de los diferentes canales, así como en el análisis de sus expectativas y en la integración de su percepción en la toma de decisiones.

El Centro Interactivo de Atención al Cliente (CIAC) permite interactuar con nuestros clientes en tiempo real, facilitando la información requerida, resolviendo sus dudas y gestionando sus sugerencias y reclamaciones.
La innovación es esencial para adecuarnos a las nuevas necesidades de los usuarios. Por ello, durante 2015 se ha producido una evolución tecnológica de la plataforma del CIAC, implantado una herramienta que incluye nuevos canales, mejora la flexibilidad del servicio, la eficiencia y la eficacia de la gestión, y por tanto, mejora el servicio ofrecido a nuestros clientes.

En el año 2015 se han gestionado en el **CIAC** un total de **197.247 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.

El horario de atención del Centro es de 08.00 a 22.00 horas los 365 días del año, durante el cual se responde a las peticiones de información de los clientes relacionadas con el servicio prestado por la Compañía (tarifas, accesos, horarios de servicio, frecuencias, objetos perdidos, accesibilidad, obras o incidencias en la Red). Además, se ofrece toda la información relacionada con la tarjeta de transporte público, oferta de ocio cercana al lugar que el cliente desee o cómo desplazarse en transporte público por la Comunidad de Madrid.

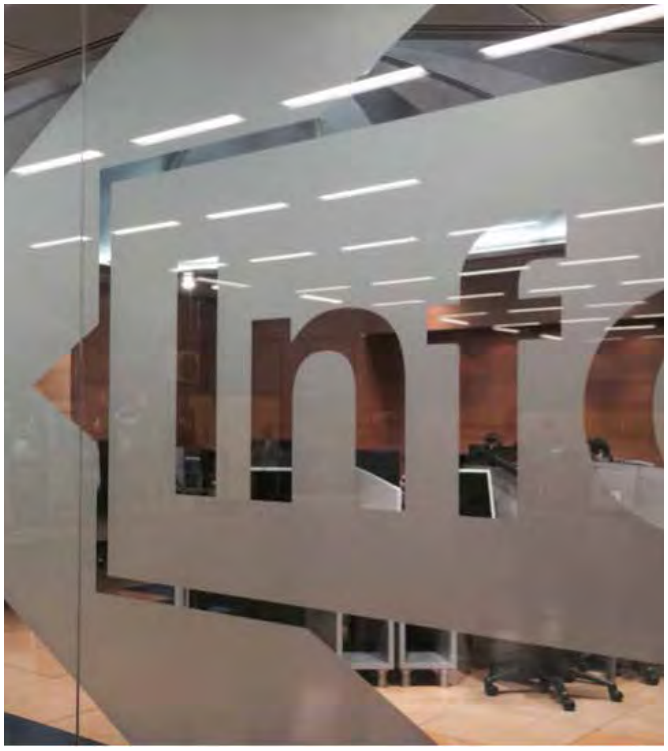
El Centro Interactivo de Atención al Cliente (CIAC) comenzó a prestar servicio en el año 2002 y está certificado en la Norma 13816 desde 2003. En el último año, la valoración del servicio por parte de los clientes ha sido de **8,15** puntos sobre 10. El **88%** de los encuestados opina que la **atención recibida es Buena o Muy Buena**, frente al 87% en 2014.

Metro de Madrid también pone a disposición de los usuarios diez **Centros de Atención al Cliente** presenciales ubicados en diferentes estaciones de Metro, nueve de los cuales son, además, oficinas de gestión de la Tarjeta de Transporte Público, en las que se emiten tarjetas a nuevos usuarios y también en los supuestos de robo, extravío o deterioro de la anterior. Además, se realizan canjes por cambio de zona, emisión de abonos anuales y de las nuevas tarjetas infantiles o para desempleados.

En Noviembre del año 2015, se puso en marcha un nuevo y exclusivo centro de atención al cliente en la estación de Vodafone Sol, en el que además de ofrecer información sobre el servicio de Metro, se pueden adquirir productos oficiales de Metro de Madrid, así como productos turísticos (billetes turísticos, la MadridCard, eventos, visitas, etc.).

Durante el año 2015 se han atendido un total de **620.088 visitas**, de las cuales 283.920 (45,8%) se concretaron en operaciones con la tarjeta de transporte público, y las 336.168 (54,2%) visitas restantes únicamente realizaron alguna consulta.

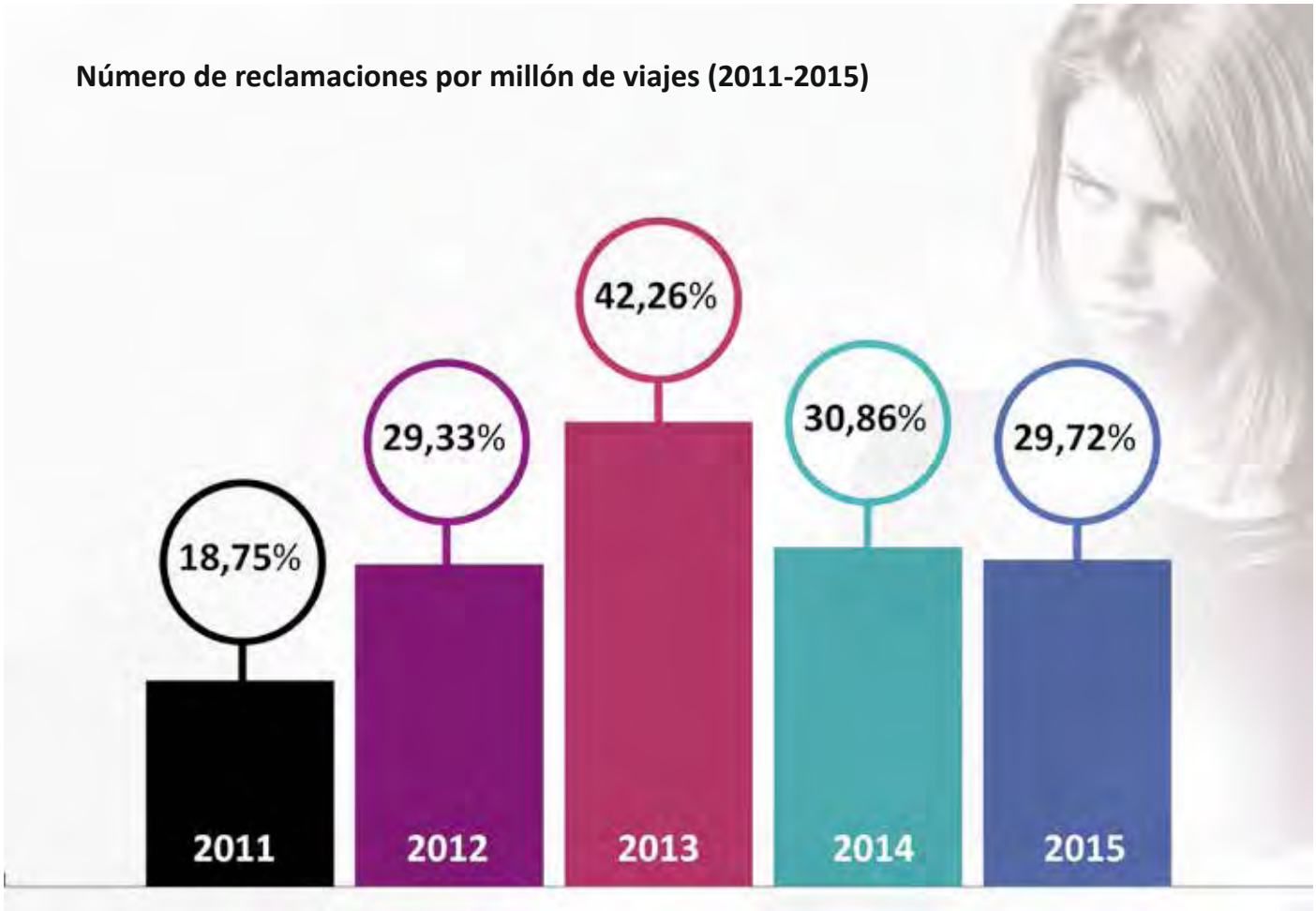
La valoración de la encuesta realizada a los clientes que han visitado estas oficinas es de **8,51 puntos**. El **95%** de los encuestados opina que la **atención recibida** es **Buena o Muy buena**, frente al 94% de hace un año.



En cuanto a la gestión de reclamaciones, en 2015 se han recibido un total de **16.932 reclamaciones, descendiendo un 2,18%** respecto al año anterior. Considerando las **reclamaciones por cada millón de viajes**, en el último año se produce un descenso de 1,14 reclamaciones por millón de viajes, lo que representa un porcentaje del **3,69%**. El motivo más importante de este descenso se debe al menor número de reclamaciones recibidas, al que también ha contribuido el aumento de la demanda respecto al año 2014.

La causa que ha registrado un mayor número de reclamaciones en 2015 ha sido "**Adquisición título externa Metro"**, con 2.608, el 14,5% del total, duplicándose frente a 2014. Este crecimiento viene motivado por el incremento de la demanda de gestiones relacionadas con las tarjetas de transporte público, la aparición de la nueva tarjeta para menores de 7 años en abril, la implantación de la nueva tarifa plana para jóvenes en octubre y la tarifa para desempleados a partir del mes de noviembre.

Número de reclamaciones por millón de viajes (2011-2015)



“Frecuencia de trenes” con 2.237 reclamaciones, el 12,4% del total, ocupa el segundo lugar, incrementándose un 51,87% frente al año anterior. Una gran parte de este incremento se produjo en los meses de verano.

La causa **“Funcionamiento de Equipos de Venta”**, con 1.388, desciende un 17,92% respecto a 2014, debido principalmente a que desde abril en las estaciones se están resolviendo las incidencias con repercusión económica de importe igual o inferior a 20€.

En el **análisis de reclamaciones** por líneas, ha disminuido el número de reclamaciones asignadas a cada una de ellas, excepto en la Línea 12, que registra un ligero aumento del 1,17%. El mayor descenso se aprecia en Línea 11, reduciéndose un 28,99% respecto a 2014.

Además de las reclamaciones, en la Coordinación de Atención al Cliente se reciben otros tipos de comunicaciones de clientes, como son las sugerencias, agradecimientos o peticiones de información, que son gestionadas para dar respuesta a los clientes. En total se han gestionado 18.029 comunicaciones en 2015.

Información del servicio a través de las redes sociales

Las redes sociales, junto a la web y la app corporativas, son un importante canal de comunicación con el usuario, debido a su inmediatez y alcance. A través de ellas el usuario es informado en tiempo real de cualquier incidencia en el servicio a la par que se le resuelven inquietudes sobre determinados aspectos surgidos durante su viaje y se les ofrece atención personalizada y asesoramiento en trayectos, tarifas, ampliaciones, cortes de servicio, etc.

La cuenta oficial de Twitter de Metro de Madrid alcanzó los 167.000 seguidores y en Facebook se alcanzaron más de 28.000 “me gusta” en el año 2015. A través de estos canales se mejora la experiencia de viaje del usuario, además de darle a conocer eventos culturales y de ocio a los que puede asistir en Metro, así como iniciativas llevadas a cabo por el servicio de Responsabilidad Social Corporativa de la Compañía. ◆

Gestión Medioambiental

Los gastos relativos a gestión medioambiental ascendieron, en 2015, a 695.863,91€ (contratos de gestión ambiental, gasto de personal, tasa de basuras). De acuerdo con la información disponible, la cantidad relativa a inversiones ambientales no fue significativa.

Auditoría

El Sistema de Gestión Ambiental ha sido auditado por una entidad externa acreditada en el mes de octubre de 2015, junto con el resto de los sistemas certificados, demostrando una notable implantación y respondiendo satisfactoriamente a los requisitos de certificación aplicables.

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

- La identificación y evaluación de requisitos legales de aplicación, en cuanto al detalle de la misma, así con la implicación a las diferentes áreas en su cumplimentación.
- El análisis trimestral que se lleva a cabo relativo a gestión de residuos, evaluación de consumos, objetivos, indicadores, no conformidades y seguimiento ambiental de empresas contratadas.
- El análisis del resultado de los aspectos ambientales que han resultado significativos en el período evaluado.
- El control y seguimiento realizado por parte del equipo de medio ambiente sobre el correcto cumplimiento del sistema de gestión ambiental
- La entrega del Manual de buenas prácticas ambientales durante la ejecución de la obra que hace metro a cada una de las empresas contratistas
- La gestión de los residuos en el ATR de Canillejas (muy correcta segregación e identificación de los residuos), así como la documentación relacionada con la retirada de los mismos en cada uno de los centros.

Campaña de control de aspectos ambientales

Existen más de 250 puntos de control y medición periódica, relativos a emisiones a la atmósfera, ruido al exterior, consumos de agua y energía, afección al suelo, generación de residuos y emergencias ambientales.

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.

A lo largo de 2015 se ha llevado a cabo la Campaña de control de aspectos ambientales conforme a lo planificado en los ámbitos de ruidos, emisiones, vertidos y suelos.

Durante 2015 y en línea con el objetivo de minimizar el consumo de agua en las instalaciones, se ha implantado la lectura semanal de los contadores finales del depósito de Canillejas para el análisis periódico de aumentos imprevistos, y revisiones periódicas de elementos ahorradores y comprobación de la reparación de aquéllos que hayan sido vandalizados. Por otro lado, se ha procedido a la instalación de contadores para el control de consumo sectorizado de Talleres Centrales.

Jardinería

Las operaciones de jardinería constan de actuaciones de mantenimiento de zonas ajardinadas y asilvestradas.

El mantenimiento de las zonas ajardinadas de depósitos y estaciones es necesario para preservar la buena imagen de Metro, así como mantener en un adecuado estado de conservación los jardines y las zonas con plantaciones como nos exige la Administración.

El mantenimiento de las zonas asilvestradas es una operación necesaria para mantener la vegetación controlada y evitar incendios.

Estas operaciones afectan a 117.000 m2 de superficie y más de 5.000 árboles.

Dentro de las operaciones de jardinería, en el año 2015 se han realizado, entre otros, 95 desbrozados, 126 limpiezas y 300 inspecciones de control de calidad. Además se han plantado 55 unidades de arbolado (40 encinas, 10 pinos, 3 prunos y 2 madroños). A lo largo del año se ha redactado el nuevo pliego de jardinería que entrará en vigor a primeros de 2016 y se ha celebrado y adjudicado el concurso.

Asistencia y asesoramiento ambiental

A lo largo del año 2015 se han realizado 28 asistencias y asesoramientos internos y externos de diversa índole en materia de gestión medioambiental, destacando el envío de información a la Dirección General de Evaluación Ambiental y a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para la elaboración del Plan de Calidad del Aire y el Plan Regional de Residuos respectivamente, y el envío de sugerencias sobre la propuesta de Modificación Puntual del P.G.O.U. de Coslada "Barrio del Jarama" a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Control ambiental de empresas contratadas

Conscientes de la repercusión ambiental de las empresas contratistas, a lo largo de 2015 se han incrementado las inspecciones ambientales en obra cerca del 5%. En dichas inspecciones, se verifica in situ la conformidad de las actuaciones de las empresas contratadas con la normativa ambiental de aplicación y los procedimientos ambientales internos de obligado cumplimiento en las instalaciones, más allá de la conformidad documental que se realiza periódicamente a todas las obras.

Formación y sensibilización ambiental

Uno de los fines de la gestión medioambiental consiste en promover un alto grado de concienciación ambiental de la plantilla y del conjunto de la sociedad. A lo largo del año 2015 se han realizado las siguientes acciones:

- Sesiones formativas de sensibilización medioambiental en turnos de mañana, tarde y noche a 202 trabajadores, que han supuesto el 3,04% de la plantilla.
- Publicación interna para dar a conocer a los empleados el Día Internacional de los Bosques, proclamado así por Naciones Unidas (21 de marzo).
- Charlas específicas sobre gestión medioambiental en la Semana de la Ciencia para el público interesado.

Plan de gestión sostenible del agua

El Plan de Gestión Sostenible del Agua está compuesto por una serie de programas cuya finalidad es gestionar, controlar, ahorrar y consumir de forma eficiente los recursos hídricos necesarios para la actividad humana e industrial de Metro de Madrid.

En 2015 el consumo ascendió a 278.948 m³ de agua, procedente en su totalidad del Canal de Isabel II, entidad suministradora en la Comunidad de Madrid.

Aunque el consumo ha sido un 0,4% superior al año anterior, debe destacarse la cantidad de agua reciclada en los túneles de lavado de trenes que, con 2.964 m3, supone un 34% del total de agua empleada en dicho servicio.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Consumo de agua (m^3)	405.427	360.314	367.575	344.892	273.989	298.029	277.826	278.948

Plan de Ahorro Energético

El plan de ahorro energético incluye diferentes actuaciones que permiten dar respuesta al compromiso de Metro con la reducción y mayor eficiencia del consumo energético. Así tenemos iniciativas desde el punto de vista del material móvil (coches):

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 2015 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.

Seguimiento de marchas económicas en conducción automática

El sistema de conducción automática del Material Móvil (ATO), determina el perfil de velocidades que desarrolla una unidad tren entre dos estaciones, en base a parámetros de tiempo, velocidad, distancia, perfil y prestaciones de los trenes. Se ha diseñado un modelo de marchas económicas para la operación eficiente de las líneas en hora valle, maximizando el ahorro energético mediante la aplicación de órdenes de deriva, velocidad de remotor y parábolas de freno reducidas, gestionando tiempos de recorrido y tiempos de parada en estación.

Durante el año 2015 se ha continuado el seguimiento de ahorro de las modificaciones realizadas a lo largo del año 2013 en las líneas 2, 3, 4, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12.

Optimización de la climatización en el material móvil

Los procesos de climatización del recinto de viajeros del Material Móvil contemplan los modos de funcionamiento de calefacción, ventilación y aire acondicionado. El modo habitual de funcionamiento se establece mediante una curva de confort en la cual se consideran diversas variables como son la temperatura exterior o la temperatura del recinto de viajeros, entre otras. Se han realizado estudios para optimizar el funcionamiento de los equipos de climatización, minimizando el consumo energético mediante la modificación de las curvas de enfriamiento dentro de unos rangos prefijados en función del periodo invierno/verano. En la época de verano se aumentará la temperatura de confort, de forma que, manteniendo un nivel térmico aceptable, se produzca un ahorro de consumo relevante. En la época de invierno, se disminuirá la temperatura para conseguir efectos análogos.

A lo largo del año 2013 se ha implementado esta nueva filosofía de regulación en el parque 2000, 3000, 5000, 6000, 7000 y 8000 2ª serie, cuyo seguimiento y repercusión en el ahorro energético se ha realizado durante los años 2014 y 2015.

Seguimiento de la eliminación de imanes de vía

La línea aérea está dividida en sectores de tracción separados de sus colaterales mediante elementos denominados aisladores de sección, los cuales pueden ser de dos tipos: aisladores de sección con zona neutra y sin zona neutra. Para mejorar la captación de energía, al paso de la unidad de tren por un aislador de sección sin zona neutra, existen elementos en la vía denominados imanes de vía que inhiben la tracción/frenado regenerativo del Material Móvil. Los imanes suelen encontrarse en las entradas a las estaciones, momento en el que se produce el frenado, por lo que se impide el correcto aprovechamiento de la totalidad de

la energía de frenado regenerativo del Material Móvil. Se han realizado estudios y registros de validación con el objetivo de incrementar la ventana de tiempo en la que un tren puede regenerar energía en su proceso de frenado y la retirada de los imanes correspondientes, al no existir necesidad técnica de éstos con la nueva configuración de la línea aérea.

A lo largo de los años 2014 y 2015 se ha realizado el seguimiento de los imanes retirados durante el año 2013 en las líneas 2, 3, 4, 7, 7B, 8, 9, TFM, 10, 10B, 11 y 12.

Todas estas vías de actuación han reportado importantes ahorros en consumo energético para la compañía.

Optimización del sistema de ventilación

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 es mucho mayor cuanto más baja sea la temperatura del aire exterior que entra en el túnel. De igual forma, el coste de la energía no es el mismo a lo largo de las 24 h del día, por lo que resulta más económico ventilar las instalaciones durante los periodos bonificados.

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.

Con esta estrategia durante el año 2015, se ha ahorrado más de 26,5 Millones de kWh con respecto a otras estrategias de ventilación, existentes antes de Plan de Ahorro Energético.

Cálculo de la huella de carbono

Estudios llevados a cabo por entidades como el World Resources Institute (WRI) muestran como el transporte es uno de los sectores cuya actividad generan más emisiones de gases de efecto invernadero, con cuotas superiores al 14%.

Por ello, desde Metro de Madrid se presta especial atención a la sensibilización medio ambiental comprometiéndose a reducir de forma sustancial sus emisiones a la atmósfera como consecuencia, principalmente, del consumo energético. No obstante, fue el primer operador de metro en el ámbito nacional que calculó sus emisiones de GEI (2010) y, un año más, se encuentra inmerso en el cálculo y publicación de los resultados de su Huella de Carbono corporativa para el ejercicio 2015.

Para su cálculo, se incluyen, no solo las emisiones directas de fuentes propiedad 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).

Con la entrada en vigor del Real Decreto 163/2014, de 14 marzo, se creó el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y, con éste, la Oficina Española de Cambio Climático (OECC), dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) definió la metodología y valores de referencia a seguir para el cálculo de la huella de carbono. Por la cual, publica cada año los factores de emisión de las principales fuentes de carbono de los alcances 1 y 2. Para el cálculo de las emisiones indirectas englobadas dentro del alcance 3 se han usado los factores de emisión publicados por otras entidades de referencia a nivel mundial, como el británico Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA).

Alcance	Detalle	Emisiones tCO_2e	Emisiones/Alcance tCO_2e
1	Flota de vehículos	818,82	4.671,90
	Gasóleo A	488,6	
	Gasóleo B (dresinas)	330,21	
	Climatización	3.853,08	
	Gas natural	3.009,98	
	Gasóleo C	316,3	
	Equipos refrigeración	526,8	
2	Electricidad	52.656,60	**52.656,60**
	Electricidad en BT	1.079,77	
	Electricidad en AT (Tracción)	32.016,08	
	Electricidad en AT (SSAA)	19.560,76	
3	Agua	146,22	**17.312,16**
	Viajes	260,5	
	Tren	0,93	
	Avión	258,03	
	Noches de hotel	1,53	
	Desplazamientos en horario de trabajo	172,75	
	Taxi	126,39	
	Vehículo privado	46,36	
	Desplazamientos hogar - trabajo	7.086,27	
	Autobuses	342,91	
	Rutas Internas de autobuses	341,38	
	Autobuses sustitutivos EMT	1,53	
	Residuos	31,17	
	Residuos peligrosos	25,18	
	Residuos no peligrosos	5,99	
	Proveedores	4.217,31	
	Servicios	2619,12	
	Suministros	799,09	
	Obras	799,09	
	Pérdida distribución eléctrica	5.055,03	
Total			**69.968,76 tCO_2e**

El indicador más común para determinar las emisiones de los transportes públicos mide la cantidad de emisiones por cada viajero y kilómetro recorrido. Así, los cálculos de 2014 estiman la Huella de Carbono de Metro de Madrid en 18,95 gramos de CO_2 equivalente por viajero y kilómetro (grCO2eq/vkm).

La nueva metodología definida a raíz de la publicación del Real Decreto 163/2014 permitió recalcular también la huella de carbono del año 2013, pasando de la cifra inicial de 44,61 a 37,62 grCO2eq/vkm.

La caída interanual de 2013 a 2014 a la mitad (con una reducción de 75.690,58 tCO2) se debe fundamentalmente a la procedencia de la electricidad del alcance 2, de la cual más de un 25% procedía de energías renovables (suministrada por Acciona Green Energy Developments, S.L.).

Tabla evolución de la huella de carbono (g CO_2 e / viajero*km)

Indicador	2010	2011	2012	2013	2014
Huella de carbono	41,60	49,98	56,18	37,62	18,95

El medio de transporte más ‘verde’

De acuerdo a los indicadores publicados por la OECC y comparándolos con los de otras instituciones, como la Oficina Catalana del Cambio Climático (OCCC) y la británica DEFRAS, el automóvil privado es el medio de transporte más contaminante en áreas urbanas por persona. Además de las emisiones directas de los propios vehículos, no contribuye a mejorar los indicadores la baja cantidad de ocupantes de los mismos (estimada en 1,3 por recorrido).

Puede observarse como Metro de Madrid es, con diferencia, el medio de transporte con menores emisiones de GEI por viajero y kilómetro recorrido.

Medio de transporte	Huella de Carbono (grCO2eq/vkm)	Fuente
Metro de Madrid, S.A.	18,95	Elaboración propia
Motocicleta promedio	119,55	DEFRA
Coche promedio	145,72	DEFRA
Autobús urbano	82,81	OCCC
London Underground	63,12	DEFRA
TMB	44,51	OCCC
Cercanías	37,78	OCCC

Residuos peligrosos

Tipo de residuos	Peso (toneladas)	Destino
Lodos de separadores agua-aceite / sustancias oleosas	187,1	Valorización Energética
Aceite usado	46,88	Reciclado
Fluorescentes	19,93	Reciclado
Equipos eléctricos y electrónicos desechados	36,31	Reciclado
Grasas	7,53	Valorización Energética
Absorbentes contaminados	13,15	Valorización Energética
Carbón activo contaminado	3,01	Valorización Energética
Productos químicos fuera de uso	0,16	Reciclado
Envases vacíos contaminados	4,22	Reciclado
Lodos de separadores con restos de pinturas	4,48	Valorización Energética
Lodos de depuradora	5,49	Eliminación
Bidones vacíos contaminados	4,62	Reciclado
Baterías Pb	40,83	Reciclado
Baterías Ni-Cd	4,25	Reciclado
Disolvente no halogenado	2,52	Valorización Energética
Agua con hidrocarburos	1	Valorización Energética
Freón	0,29	Reciclado
Filtros de aceite	1,37	Valorización Energética
Barniz / Pintura	0,76	Valorización Energética
FCF, HCFC´s, HFC	0,68	Reciclado
Aerosoles y recipientes a presión	2,19	Reciclado
Polvo de granalla	0,63	Reciclado
Residuos biosanitarios	0,12	Eliminación
Reactivos, soluciones de laboratorio y sus envases	0,002	Reciclado
Gasoil contaminado	0,41	Valorización Energética
Total	**387,91**	

Metro de Madrid contribuye activamente a reducir en la medida de lo posible su huella de carbono gracias a la aplicación de la mejor tecnología para el tratamiento de residuos y a la aplicación del principio de proximidad en su traslado.

Una muestra de su compromiso ambiental y la importancia para Metro de Madrid de la regla de las 3 R (reutilizar, recuperar y reciclar) es la implantación, control y seguimiento periódico de un indicador de porcentaje de valorización de residuos totales y de otros específicos para ciertos residuos como es el caso de los envases vacíos contaminados. A lo largo del año 2015 más de un 98% de los residuos generados han sido valorizados y se ha recuperado y reincorporado al ciclo productivo más de un 60% de residuos de envases contaminados.

Para su transporte hasta la planta de tratamiento han sido necesarios en torno a 800 viajes, siendo gestionadas más del 95% de las toneladas dentro de la Comunidad de Madrid.

Al margen del esfuerzo realizado para que los residuos reciban el mejor tratamiento final, Metro de Madrid se asegura de que las operaciones se realizan bajo unos estándares de calidad que aseguren la completa trazabilidad del residuo. Así, por ejemplo, la totalidad de los residuos de papel y cartón retirado desde las instalaciones de Metro es destruido y cuenta con el correspondiente certificado de destrucción (en el año 2015, 95 toneladas).

Todos los trabajos anteriormente mencionados se encuentran bajo el paraguas de un contrato, que lejos de incrementar su coste, ha disminuido durante el último año más del 30%. En 2015 Metro de Madrid ha facturado más de 160.000€ por la gestión de residuos valorizables como la chatarra férrica, de cobre y aluminio. ◆

Seguridad

Destacamos las principales actividades que se han desarrollado en el área de seguridad:

- Elaboración de la segunda parte del Plan Director de Seguridad - PDS para el período 2015-2016:
  - Realizando el análisis de riesgos de forma individual de las estaciones, edificios, trenes y recintos de Metro y evaluando el impacto que ocasionarían en el caso de que llegasen a materializarse esos riesgos.
  - Estableciendo las medidas organizativas, los medios técnicos y humanos con el objetivo de reducir el nivel de riesgo obtenido (plan operativo de vigilancia, planes específicos y de eventos especiales y plan de formación).
  - Detallando el control de la calidad del servicio de seguridad mediante un sistema de gestión que incluye el análisis de los indicadores de servicio asociados y la actualización de los procedimientos e instrucciones operativas en vigor.
- Cumplimiento de todos los criterios establecidos en el nuevo sistema de vigilancia de Metro de Madrid basado en objetivos.
- Cabe destacar el proceso abierto de licitación para la “Prestación del servicio de Seguridad y Vigilancia en las dependencias de Metro”. El contrato se adjudicará en el año 2016 con un período de vigencia de 3 años.
- Intervención: Con la optimización del servicio realizada en el 2014 mediante la implementación de nuevas rutas, los viajeros intervenidos en el 2015 ascienden a 3.534.669, un 11% más que en el año anterior. Asimismo, el IFI-Índice de Fraude Intervenido ha sido de un 1,61%.

	2015	2014	Variación (%)
Horas totales intervención	107.083	95.765	11,82
Horas de Atención Comercial	7.083	8.533	-16,98

Usuarios intervenidos	2015	2014	Variación (%)
Nº total de usuarios intervenidos	3.534.669	3.186.738	10,92
Total de usuarios intervenidos sin billete	48.458	46.422	4,39
• Recargos extraordinarios (abonados en el acto)	11.192	11.547	-3,07
• Notificaciones de Recargo Extr. cumplimentadas	37.266	34.875	6,86
• Notificaciones de Recargo Extr. abonadas con posterioridad	7.137	5.952	19,91

Abono transportes	2015	2014	Variación (%)
Irregularidades detectadas			
• Por los grupos de intervención	25.565	16.404	55,85
• Por otros agentes	8.327	3.220	158,60
Total irregularidades Abono Transportes	**33.892**	**19.624**	**72,71**

- Debido a la estrecha colaboración con la Brigada Móvil de Transporte de la Policía Nacional se les ha facilitado 900 CD´s durante el año 2015 que han servido para conseguir realizar la investigación de hechos delictivos.

- Por su parte, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y las de Emergencias, han realizado las actuaciones en Metro, durante el año 2015, que se reflejan en el cuadro que figura a continuación, así como su comparación con el año anterior.

Incidencias 2014-2015			Evolución	
Incidencias	**2014**	**2015**	**2014**	**2015**
Fuerzas de Seguridad				
Policía Nacional	11.043	11.169	39,01%	1,14%
Policía local	1.161	1.319	15,87%	13,61%
Guardia Civil	44	67	-70,27%	52,27%
Vigilantes de Seguridad	14.861	15.289	-1,65%	2,88%
Recursos Sanitarios				
SAMUR	4.817	5.011	3,88%	4,03%
TAS 112	1.019	1.306	20,02%	28,16%
112+SUMMA+Cruz roja	800	886	3,23%	8,25%
Bomberos	155	116	28,10%	-25,16%

Protección Civil

El Servicio de Protección Civil, en sus actuaciones sobre Autoprotección Corporativa, entendida como un proceso de gestión que implica a todos los trabajadores y usuarios de la Red explotada por Metro de Madrid, S.A., a lo largo del año 2015, ha continuado con el desarrollo de sus principales objetivos que son los siguientes:

- Prevención de incidentes; mediante su análisis, recopilación, clasificación y su posterior tratamiento estadístico, con objeto mejorar la comprensión y tratamiento de determinados peligros.

- Planificación de emergencias; colaborando en procedimientos de organización y acciones para su puesta en marcha, encaminadas a reducir los posibles daños a personas y bienes, y procurando la adecuada asistencia y socorro.

Planes de Autoprotección/ Emergencia

A lo largo del año 2015, se ha continuado con el Plan de Acción iniciado durante el año anterior y que seguirá en desarrollo durante el año 2016, consistente en la adecuación de los Planes de Emergencia y Autoprotección existentes y así poder dar cumplimiento normativo a los establecido en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, su presentación en registro, ante los Órganos competentes de las Administraciones públicas y su posterior implantación.

La materialización de los trabajos de “Adecuación y revisión de los Planes de Emergencia y Autoprotección vigentes en Metro”, tuvo lugar mediante la convocatoria de la licitación correspondiente a los trabajos de “Adecuación y revisión de los Planes de Emergencia y Autoprotección vigentes en Metro”, publicada en el BOE y en el DOUE el 30/12/2014, y en el BOCM el 2/1/2015. El 20 de mayo se aprobó la solicitud de contratación y el 11 de junio se formalizaron los contratos, entrando en vigor al día siguiente, fecha de inicio de los trabajos, estando prevista su finalización para el próximo febrero de 2017.

Se ha procedido a la actualización del Plan de Emergencia del Edificio Social, revisando la estructura de autoprotección, y dando charlas formativas al personal sobre el contenido del Plan.

Proyecciones al exterior del Servicio de Protección Civil

En materia de Autoprotección Corporativa se han iniciado diferentes acciones de coordinación en Planes de Autoprotección con otros operadores con los que compartimos instalaciones (Renfe, ADIF, Intercambiadores, AENA, El Corte Inglés y Metro Ligero Oeste).

También se ha participado en un simulacro de emergencia realizado por ADIF, en la estación de Aluche donde se comparten infraestructuras (túnel de la línea C5).

En otros ámbitos y con otras Áreas, se ha participado en la resolución de diversas cuestiones planteadas por otros Metros y organismos del ámbito ferroviario, como es el caso del CoMET, Nova o UITP, con una participación en datos, de más de 50 cuestiones planteadas por otros metros como Sao Paulo, Estambul, México City, Delhi, Toronto, Montreal, etc.

Usos asociados a la actividad de transporte y coordinación de planes

Se ha participado, en 384 colaboraciones sobre actividades derivadas de usos asociados en la Red explotada por Metro durante el año 2015.

Paralelamente a estas acciones, se han elaborado un total de 80 documentos de coordinación entre el Plan de Emergencia de la Red de Metro de Madrid y cada Plan de Autoprotección / Emergencia complementario de las distintas actividades realizadas en nuestras infraestructuras y espacios anexos, acorde al R.D. 393/2007 "Norma Básica de Autoprotección", encaminado a una gestión coordinada por las diferentes Áreas de la Compañía implicadas en el ejercicio de estas actividades y que posibiliten una respuesta eficaz ante una posible

emergencia. El número de actividades coordinadas se resumen en:

- 42 acciones comerciales.
- 31 eventos de todo tipo, realizados en la Red de Metro.
- 7 actuaciones con ONG´s, tendentes a una adecuada presencia de sus campañas en la Red.

Observatorio estratégico a través del análisis de la información

Se han realizado análisis y tratamiento de los hechos y situaciones que puedan dar lugar a situaciones de emergencia.

Se ha elaborado una base estadística de los incidentes más significativos desde el punto de vista de la autoprotección corporativa de los últimos 11 años, (2004-2014), con el fin de implementar propuestas de mejora, en actuaciones futuras con situaciones de similares características, a través de:

- Clasificación de familias y subfamilias de riesgos.
- Tratamiento informático de los datos existentes de incidentes ocurridos en los últimos 11 años mediante creación de bases de datos (excel).
- Determinación de frecuencia de cada riesgo.

Instalaciones de protección contra incendios

Durante 2015 se ha realizado la planificación, gestión y control 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” y demás normativa sectorial aplicable.

Durante el 2015 se han realizado un total de 81.138 operaciones de revisión y mantenimiento preventivo sobre los 26.617 equipos de protección contra incendios y salidas de emergencia y que se han distribuido de la siguiente forma:

Distribución de las revisiones realizadas en los sistemas de PCI instalados en Metro de Madrid, S.A. durante 2015

Instalaciones PCI	Tipo de equipos	Nº equipos	Nº Revisiones
Subestaciones Eléctricas	Centrales	119	476
	Extintores	885	3.540
	Detectores por aspiración	91	364
Nodos comunicaciones de PCI	Nodos de Comunicaciones	311	543
	SAI'S	232	
	Extintores en Estaciones	4.640	18.560
Detección de Incendios 1	Centrales	507	10.804
	Detectores por aspiración	2.194	
Detección 2	Centrales	230	5.544
	Detectores por aspiración	1.156	
Salidas de Emergencia		204	415
Depósitos	Centrales	60	240
	Detectores por aspiración	77	308
	Extintores	3.058	12.232
	Bombas	30	120
	BIE'S	249	996
	Hidrantes	640	2.576
	Puestos de Control	43	172
Túnel	Extintores	475	950
	Columna Seca	1.647	3.294
	Señales	9536	19.072
Agua Nebulizada	Sistemas	232	928
Sondas	Centrales	1	4

Formación en emergencias

En el año 2015 se ha dado inicio a un proyecto de futura colaboración para la elaboración de un Programa de Formación dirigido a los bomberos de la Comunidad de Madrid y de los municipios por los que discurre la Red, que cuenten con servicio de extinción propio (Madrid, Alcorcón, Fuenlabrada, Móstoles y Leganés).

En materia de Autoprotección corporativa, se continúa trabajando con el Servicio de Formación en un Plan de Formación para el personal asignado a los nuevos Planes de Autoprotección, que se ejecutará durante el 2016 dentro de los trabajos de adecuación de los planes de emergencia y autoprotección existentes. ◆

Seguridad en la Circulación Ferroviaria

La Seguridad Ferroviaria es uno de los pilares estratégicos de Metro de Madrid para proporcionar un servicio de transporte basado en la calidad y la eficiencia. Para ello durante el año 2015, se han desarrollado entre otras, las siguientes actividades:

- Elaboración de un informe mensual en materia de seguridad ferroviaria para su seguimiento en el Comité Ejecutivo de la Compañía.
- Desarrollo y ejecución de un Plan Anual de Inspecciones en el ámbito de la seguridad ferroviaria, con el objeto de verificar el cumplimiento de las normativas de seguridad.
- Análisis de las incidencias más significativas a fin de esclarecer las causas que las motivaron y proponer medidas de mejora.
- Actualización de las normativas de seguridad (Normativa Interna de Circulación y de las Normas Internas para la Seguridad de los Agentes en relación con la Circulación), a través de la Comisión Técnica de Seguimiento de las normativas de seguridad.
- Mejorar la cultura de seguridad ferroviaria mediante la impartición de acciones formativas e informativas relacionadas con el Factor Humano y la Seguridad Ferroviaria.
- Realización de análisis toxicológicos aleatorios a los agentes relacionados con la circulación. ◆

Proyectos Informáticos

Durante 2015 se han desarrollado, entre otros, los siguientes proyectos en materia de tecnologías de la información:

Migración de sistemas Windows

Continuando con la actualización de los sistemas Windows iniciada tras la internalización del **servicio en noviembre de 2013, se han migrado a las últimas versiones los siguientes entornos:**

- Directorio Activo: Es el sistema utilizado para la gestión de los recursos en la red de la organización: usuarios, equipos, impresoras, políticas de seguridad y configuración, DNS, DHCP, LDAP, etc. En el proyecto se han realizado las siguientes tareas:
  - Despliegue de nuevos servidores virtuales
  - Instalación y actualización de la versión del directorio desde la versión 2008 a 2012 R2
  - Migración de los servicios de red del directorio: DHCP (Dynamic Host Configuration Protocol: asignación dinámica de direcciones IP a equipos) y DNS (Domain Name System: traducción de nombres de red a direcciones IP)
  - Migración y revisión de las políticas de seguridad y configuración
- SCOM: Migración de la versión 2007 a la 2012 R2 del System Center Operations Manager (SCOM), utilizado para la monitorización de sistemas, lo que incluye tanto puestos cliente como servidores. La monitorización comprende la recopilación de información sobre el estado y salud de los equipos, así como la generación de alertas en base a la disponibilidad, seguridad o rendimiento de los mismos.
- Sharepoint: Portal de documentación y encuestas. Se ha instalado la nueva versión 2013 y migrado los contenidos existentes en la anterior 2007.

Migración de la plataforma de Gestión Documental

Metro de Madrid dispone de Documentum como el gestor documental corporativo en el que se almacena una gran parte de los documentos de gestión de la empresa, independientemente de la aplicación que los emplee. Es una plataforma viva, que incorpora tipos documentales nuevos cuando se requiere.

En 2015 se ha realizado la migración a la nueva versión 7.1. En esta migración se ha incluido también la migración de las versiones de los sus productos asociados:

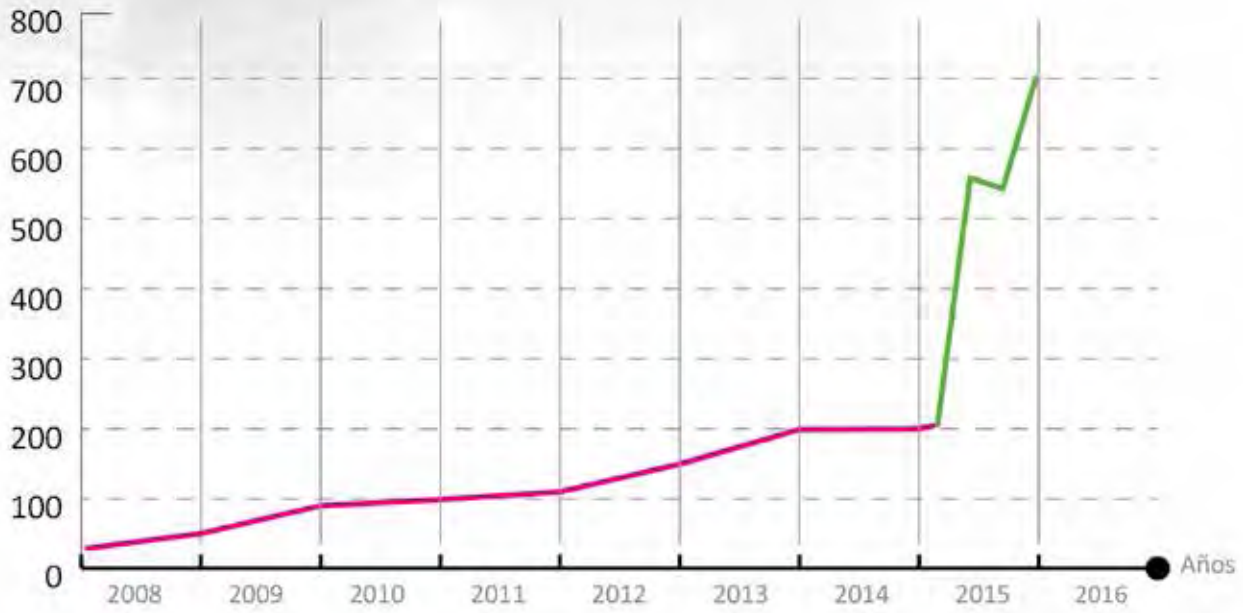
Unificación de los entornos de copias de seguridad

Tras la reorganización de departamentos informáticos del Área de Sistemas Información llevada a cabo en 2012 y la internalización del entorno Windows, llevada a cabo por el Área de Sistemas de Información (ASI) en noviembre de 2013, en el año 2015 se procedió a la ampliación los equipos más modernos (deduplicadores) como contrapartida de la eliminación de equipos obsoletos (librerías físicas y virtuales) con un mayor coste de mantenimiento y menores prestaciones.

El proyecto, que implicó el rediseño completo de todo el entorno de backup, fue realizado con recursos internos del Área, ahondando así en la reducción del coste. La infraestructura resultante, más reducida, moderna y escalable permitió reducir los costes de mantenimiento asociados a diversos elementos hardware y software.

Como resumen se muestra la gráfica que representa la evolución, en Terabytes (TB), del entorno de copias de seguridad donde se puede apreciar el impacto de la unificación de los entornos existentes con anterioridad.

Evolución, en Terabytes (TB), del entorno de copias de seguridad



Migración de la Plataforma de Gestión de Identidades a una Solución OpenSource

También en el año 2015 se ha producido la migración de la plataforma existente hasta entonces, a una solución de código abierto que mantiene la funcionalidad necesaria cumpliendo con los objetivos marcados.

Renovación y actualización de terminales de los sistemas de control de presencia

En este aspecto se ha seguido con la renovación de terminales de Presencia y Gestión de Visitas al Edificio Social, iniciado en los años anteriores, así como de los Sistemas de Control de Presencia y Acceso, mediante su migración que ha permitido una puesta al día de los mismos, dotándoles de mayores incrementos de rendimiento y seguridad.

Integración de los Dispositivos de Gestión Operativa del Negocio con la Plataforma de MDM

Durante el año 2014 se implantó una plataforma de gestión de dispositivos móviles (MDM según sus siglas en inglés) tal que se facilitase la integración de éstos en el ámbito laboral para acceder a sistemas corporativos. Una vez implantada, a lo largo del año 2015 se ha trabajado en la integración con los dispositivos orientados a la gestión operativa del negocio, en concreto aquellos que en las estaciones facilitan el control de sus elementos de infraestructura, la comunicación por voz IP con ellas y el suministro de materiales.

Dicha integración acerca los sistemas informáticos corporativos a los procesos operativos a través de los dispositivos móviles que día a día cobran cada vez mayor relevancia, pero sin sacrificar la seguridad de la información corporativa susceptible de accederse.

Implantación de Herramienta de Sincronización de Contraseñas

Con el objetivo de facilitar el trabajo y la experiencia de los usuarios, manteniendo la seguridad en el control de acceso a los sistemas de información, se implementó una herramienta que permite la modificación conjunta de las contraseñas de acceso a los sistemas, existiendo siempre la posibilidad de no hacerlo en aquellos casos que se considere una casuística especial por la criticidad del sistema. Esta iniciativa ha permitido reducir el número de incidencias asociadas a la contraseña de acceso a nuestros sistemas informáticos.

Acciones sobre puesto cliente

Durante el año 2015 se han llevado a cabo diversas acciones tales como:

- Ejecución de procesos continuos anuales y acciones concretas previamente definidas, preventivas y correctivas, de revisión y actualización de los componentes hardware facilitados por los fabricantes de los equipos, necesarios para el correcto funcionamiento de los portátiles y sobremesa de la plataforma cliente de Metro de Madrid.

- Procesos de revisión y actualización de las aplicaciones de terceros.

- Actualización de software en la plataforma productiva mediante distribuciones centralizadas de los llamados Kb´s (parches de seguridad), que permiten mantener los puestos clientes de la plataforma actualizados en condiciones óptimas de uso y seguridad.

- Desarrollo de programas que han permitido agilizar procesos y el empleo de formatos de plantillas para la comunicación con los usuarios.

Equipamiento informático para los Puestos de Venta de las TTP

Realización y seguimiento del contrato de mantenimiento de todo el equipamiento informático (ordenadores y periféricos de las Oficinas de Gestión de la TTP ubicadas en la red de Metro de Madrid, acorde al requerimiento realizado a finales del año 2014 a Metro de Madrid por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), consistente en provisionar, atender y mantener, dicho equipamiento, asumiendo Metro tanto el modelo de gestión del CRTM como los costes de adquisición y explotación asociados.

Implantación nuevas tecnologías

- Wake On Lan (WoL): Estudio e implantación de esta tecnología que permite encender un equipo (PC) de manera remota, optimizar las intervenciones de incidencias e instalar software de manera centralizada.

- Microsoft Deployment Toolkit 2013 (MDT): Configuración, puesta en producción y explotación de una herramienta que permite el despliegue e instalación de sistemas operativos Windows, aplicaciones de terceros y aplicaciones corporativas informáticas en equipos portátiles y sobremesa de la plataforma cliente de Metro de Madrid.

Construcción y publicación de la Web Corporativa para Servicios Exteriores

Se ha desarrollado y publicado en internet en la dirección https://international.metromadrid.es la web de servicios de consultoría e ingeniería que Metro de Madrid puede prestar a terceros.

A través de este canal se pone a disposición tanto en castellano como en inglés, el catálogo de servicios que Metro ofrece, basados en su larga experiencia tanto nacional como internacional, desde diferentes ámbitos: Consultoría, Operación y Mantenimiento, Ingeniería y Comercialización.

Implantación de plataforma de formación Moodle

Durante el año 2015 y con el fin de potenciar las acciones formativas, aumentar la capacidad de impartir cursos y optimizar la gestión de la actividad, se han ejecutado trabajos de configuración, adaptación y desarrollo de funcionalidades de la plataforma Moodle adaptadas a las características específicas de la actividad formativa de nuestra empresa.

Construcción y publicación de la Web de Transparencia en www.metromadrid.es

Con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se ha construido y publicado el denominado Portal de Transparencia, dentro del espacio corporativo www.metromadrid.es, construyendo el entorno necesario para la publicación y actualización pertinente de toda la información sobre nuestra organización, su estructura y normativa, así como la información relativa a la gestión del servicio de Metro y su repercusión económica, presupuestaria y estadística.

Implantación de una nueva herramienta para optimizar el suministro de materiales a las estaciones

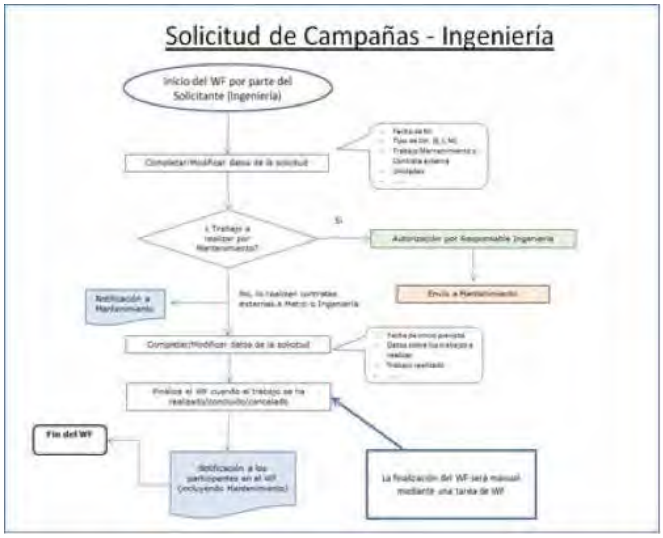
Durante el año 2015 se ha creado una aplicación móvil para optimizar la tarea de suministro, desarrollando no sólo la aplicación que se instala en un dispositivo de tipo Smartphone sino también la consola de administración, donde se controlan los calendarios, se verifican las peticiones y se programa la distribución de los materiales.

Aplicación de soporte a la Gestión Comercial

Metro de Madrid lleva a cabo muy variadas acciones comerciales para maximizar la utilización de sus instalaciones y el valor de la marca, ha configurado, una parte del módulo SD (Ventas y distribución) de SAP, mediante la cual se podrán registrar los interesados en mantener vínculos comerciales con Metro, hacer una gestión completa de los contactos y oportunidades, realizar el seguimiento de las acciones de preventa y optimizar, en general, la actividad comercial.

Construcción aplicación de Work Flow para la Solicitud de Campañas de Material Móvil

También en 2015, se ha desarrollar una nueva aplicación de WorkFlow para optimizar y homogeneizar la solicitud de ejecución de campañas en el material móvil, como un proceso único automatizado que facilite la gestión interdepartamental, que facilita que los ámbitos responsables de la Ingeniería y el Mantenimiento de Material Móvil estén coordinados y puedan planificar adecuadamente la actualización del material rodante y se permita hacer el seguimiento pormenorizado de forma automática.



Implantación de nueva plataforma para la realización de desarrollos corporativos

Durante este año, se ha llevado a cabo con mínimos apoyos externos, la implantación de una nueva plataforma de desarrollo para reemplazar a la actualmente empleada por obsolescencia de la misma.

El proyecto ha comprendido tareas de investigación, selección de componentes, desarrollo aplicaciones y elaboración de los correspondientes procedimientos de trabajo para su difusión al resto de los desarrolladores del área de Sistemas de Información.

Fruto de ello ha sido el desarrollo del Panel informativo de ocupación de salas de reuniones en Cavanilles e inventario de actividades y proyectos del Área de Sistemas de Información.

Herramienta del Centro Interactivo de Atención al Cliente

Implantado durante el presente ejercicio, el nuevo Sistema Multicanal de "Contact Center" para el Centro Interactivo de Atención al Cliente (CIAC) es una mejora muy sustancial en la forma en que nos relacionamos con nuestros clientes, ya que estos pueden emplear cualquier dispositivo -ordenador, tableta, Smartphone, etc.- y canal del comunicación -red social, voz IP, etc. – para ponerse en contacto con Metro y ser atendidos.

Nuevo Gestor de las Reclamaciones Oficiales

Avanzado el primer trimestre se realizó, tal y como estaba previsto, y con la aprobación del entonces Servicio de Atención al Cliente y Comercial, la puesta en producción de la nueva herramienta web de Gestión de Reclamaciones, que ha sustituido a la anteriormente existente, trabajos iniciados en el pasado 2014.

En esta aplicación se gestionan todas las reclamaciones, sugerencias y solicitudes de información enviadas a Metro. Con su implantación se han obtenido ahorros consecuencia de reducir tiempos de gestión y uso de papel, a la par de aumentar la calidad de las respuestas cursadas.

Visualización del reconocimiento médico a través del Portal del Empleado

Durante el año 2015 se puso en producción el aplicativo informático que permite a un agente la visualización de su Informe de Reconocimiento Médico-Laboral en Andén Central. Esta utilidad ya no hace imprescindible su impresión y entrega (ya sea por correo ordinario o en persona) que funciona de tal forma que el empleado, una vez presta su consentimiento por escrito al realizar el reconocimiento, puede consultarlo en el apartado "YO" del portal del empleado.

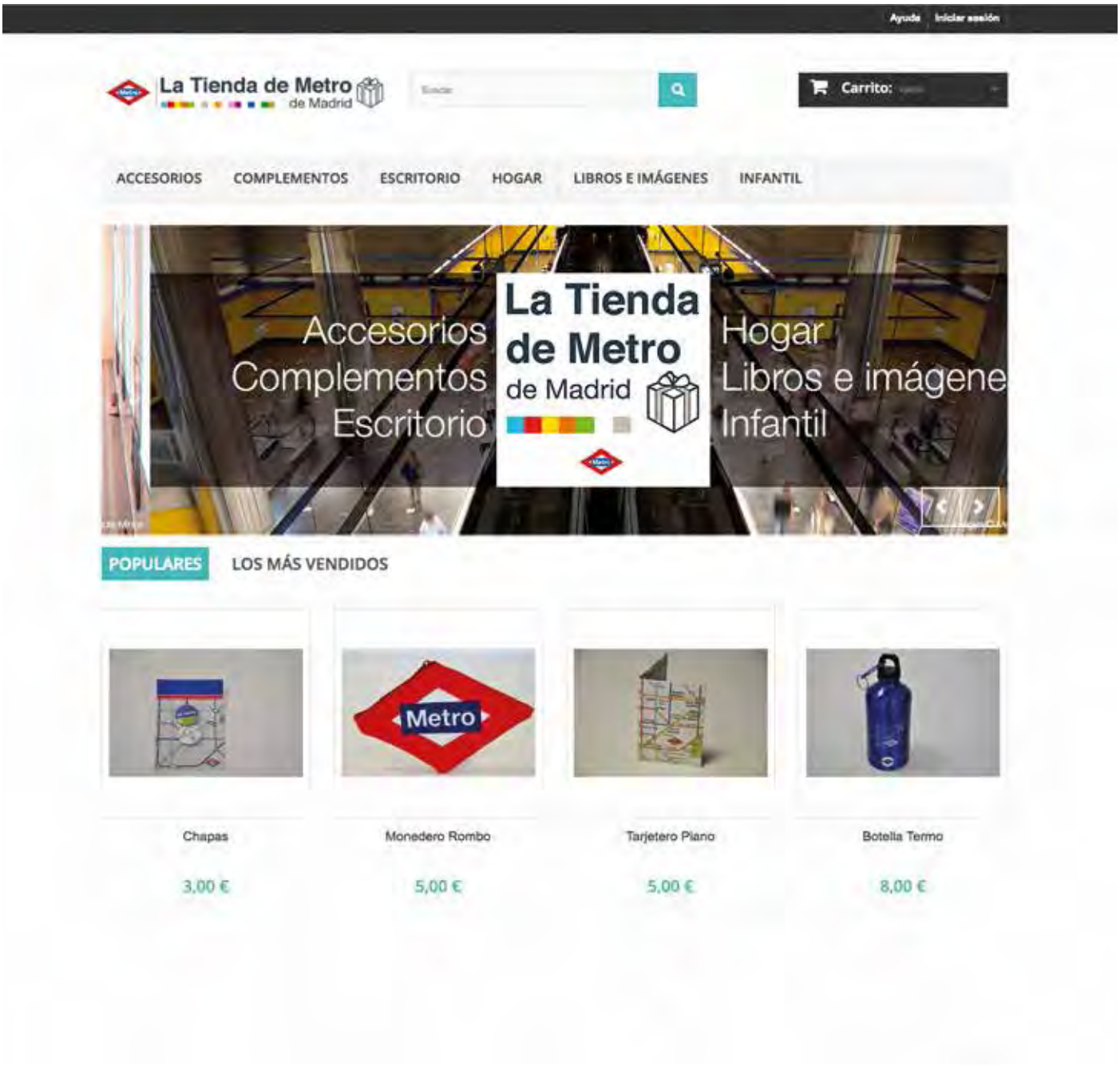
Desarrollo de aplicaciones corporativas para dispositivos móviles

Se siguen desarrollando múltiples utilidades para dispositivos móviles (Smartphone y Tablet) tanto para departamentos internos de la compañía con el fin de mejorar sus procesos de negocio y/o obtener ahorros económicos, como para nuestros clientes externos en aras de mejorar la información al viajero y aumentar ingresos comerciales

App Oficial de Metro de Madrid para móviles y tabletas: esta aplicación, desde su nacimiento en 2012, ha alcanzado en 2015 más de un millón y medio de descargas para sistemas Android e IOS.

Desarrollo Tienda-online de productos oficiales de Metro de Madrid

En paralelo a la puesta en marcha de la tienda física de productos oficiales de Metro de Madrid en la estación de Vodafone Sol, Metro de Madrid ha desarrollado con recursos internos la herramienta informática que pone a disposición del público en general la TIENDA-ONLINE a través de la web www.latiendademetrodemadrid.com. Con esta iniciativa Metro pretende reforzar su línea de Marketing con la generación de un nuevo capítulo de ingresos atípicos que revierten en la Compañía, posicionando la compañía como moderna, innovadora, eficiente y líder de su mercado.



Privacidad del cliente – LOPD (Ley Orgánica de Protección de Datos)

Con una clara orientación de velar por la privacidad del cliente, y la confidencialidad de los datos de carácter personal asociados, desde Metro de Madrid se evalúa de forma periódica la implementación y adecuación de las medidas de seguridad, tanto técnicas como organizativas, establecidas por la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de datos de carácter personal y el Real Decreto 1720/2007 de desarrollo de la Ley Orgánica, a través de evaluaciones internas y de auditorías externas bienales que dictaminan las posibles deficiencias identificadas y proponen medidas de acción.

Las conclusiones son analizadas por los responsables de seguridad designados por la empresa que elevan las conclusiones al responsable de los ficheros, para que se adopten las medidas correctoras o complementarias de mejoras necesarias, encargándose de velar por la implantación de las medidas y su cumplimiento. Al respecto cabe destacar el alto grado de cumplimiento en cuanto a la seguridad en los procesos en los que la empresa trata los datos personales, tanto de los propios empleados como de los viajeros, contratistas y en general cualquier dato personal tratado por los propios empleados por necesidades de su trabajo en la compañía, como viene siendo habitual que quede reflejado en los informes de auditoría correspondiendo el último a finales del año 2014.

Igualmente, internamente se impulsa la formación y concienciación en materia de protección de datos personales, a través de la impartición de cursos e-learning, cuyo objetivo es mostrar lo más relevante sobre la protección de datos a todos los empleados de Metro de Madrid, independientemente del puesto que ocupen, profundizando en los tipos y niveles de seguridad de los datos personales que existen en la compañía y da a conocer las medidas de seguridad establecidas en Metro de Madrid para la protección de los datos y su aplicación.

En el ejercicio 2015 la empresa no tiene constancia de incumplimientos en esta materia procedentes de organismos administrativos como la Agencia Española de Protección de Datos Personales, o de organizaciones de consumidores y usuarios reconocidas por Metro de Madrid. No obstante, cabe apuntar, como dato complementario, que durante el año 2015 han tenido entrada 18 peticiones de viajeros relacionadas, cifra ligeramente menor al año 2014 en que se registraron 24 solicitudes. Fundamentalmente son peticiones de cancelación de datos personales obtenidos a partir de incidencias con origen en la intervención de viajeros que se desplazaban por la red de Metro sin un título de transporte válido y, en menor medida, por infracciones cometidas por los viajeros. Todas las peticiones fueron atendidas en forma y plazo, y ninguna de ellas ha derivado en la apertura de investigación o expediente sancionador por la Agencia Española de Protección de Datos por denuncia de incumplimiento de los derechos de los titulares de los datos. ◆

Proyectos en el Exterior

La experiencia acumulada por Metro de Madrid a lo largo de sus casi cien 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 2015 unos ingresos de casi 4,8 millones de euros para Metro de Madrid.

Participación en Conferencias Internacionales

- Jornada Técnica Oportunidades de Negocio en Singapur en el ámbito ferroviario: Metro y Tren, ICEX, Singapur, Enero 2015.
- MetroRail, Londres (U.K.), Marzo 2015.
- Jornada Técnica Infraestructuras Ferroviarias, Atenas (Grecia), Abril 2015.
- ALAMYS, 20º Comités Técnicos, Medellín (Colombia), Julio 2015.
- UITP Rail Conference, Munich (Alemania), Octubre 2015.
- ALAMYS V Encuentro Internacional de Metros, Lima (Perú), Noviembre 2015.
- NT EXPO - 18 Negocios Nos Trilhos, São Paulo (Brasil), Noviembre 2015.

Formación impartida

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

Proyectos

Metro de Buenos Aires

Se ha completado la reforma de los trabajos realizados en Madrid en los coches vendidos a Subterráneos de Buenos Aires (73 coches que eran propiedad de Metro de Madrid y 13 de Caixarenting).

Asesoramiento Experto situación de la línea B de Subterráneos de Buenos Aires.

Programación, seguimiento y control de los errores detectados en el montaje de la catenaria rígida Implantación de nuevas curvas de tracción de los coches 6000.

Estudio del sistema de alimentación de tracción y propuesta de recomendaciones.

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.

Metro de Porto Alegre

Asesoramiento Técnico en Ingeniería y Formación de recursos humanos para el proceso de Licitación para la implementación de la línea 1 de Metro de Porto Alegre.

Firma de contrato e inicio del proyecto en noviembre de 2015

Nueva carta de intención firmada con Metro de Shanghai

Por último, como información reseñable, hay que mencionar la firma de una carta de intenciones por parte de Metro de Shanghai y Metro de Madrid que podrá traducirse en una asistencia técnica de nuestra Compañía en esta ciudad china. Adicionalmente esta colaboración abre la posibilidad de nuevas vías de negocio para Metro de Madrid al ampliar el mercado a Asia.

Colaboraciones en Proyectos Exteriores desde otras Áreas de la Compañía

Durante el año 2015 se han realizado diversos proyectos en el exterior en los que han colaborado diferentes Áreas de la Compañía y que a continuación se relacionan:

Proyecto "línea 2 y ramal Av. Faucett – Av. Gambetta de la red básica del metro de Lima y Callao" del metro de Lima (Perú)

Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i

- Asistencia técnica para la ejecución del proyecto y asesoramiento técnico en el estudio del proyecto definitivo del material móvil destinado a las líneas 2 y 4 del Metro de Lima, así como en el diseño de talleres de mantenimiento.

Área de Obras, Infraestructuras y Accesibilidad

- Asistencia técnica a la concesionaria en las actividades de diseño, ingeniería y construcción, y en la organización, operación y mantenimiento de la concesión.
- Participación en la integración del proyecto a efectos de alcanzar los niveles de servicio desde la fase de diseño e ingeniería.
- Apoyar en la formación del personal técnico.
- Asistencia en la puesta en marcha del proyecto.

Subterráneos de Buenos Aires (SBASE)

Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i

- Se ha completado la puesta en marcha del parque móvil y envío a Buenos Aires de todo el parque 6000 adquirido por SBASE y la asistencia técnica diversa del material. Debido a la problemática que ello generó, se han tenido que realizar varias simulaciones para modelizar el consumo de estos coches.

Área de Mantenimiento de Material Móvil

- Se ha completado en 34 coches los trabajos de reforma necesarios para el proyecto de venta de coches 6000.
- Esta acción completa la reforma de todo el proyecto (total: 86 coches).

Proyecto Porto Alegre (Brasil). Asesoramiento técnico a la alcaldía de Porto Alegre, Brasil, para la definición del pliego de prescripciones y el proyecto de licitación de la primera línea de Metro en esta ciudad

Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i

- Recomendaciones técnicas para la elaboración de los Pliegos y formación técnica del personal. Se ha participado en la revisión de la documentación relativa a Puesto de Mando y a Puertas de Andén, además de coordinar y centralizar toda la documentación relativa a las instalaciones. Como

parte de este proyecto se han realizado también, simulaciones eléctricas.

Área de Obras, Infraestructuras y Accesibilidad

» Asesoramiento técnico incluyendo formación técnica del personal.

Otras Colaboraciones

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras (DGCI), anterior DGI

Área de Obras, Infraestructuras y Accesibilidad

» Realización de dos Proyectos de actuaciones en plataforma de vía en L8.

» Inicio de los trabajos correspondientes a los Proyectos (2) de actuaciones en plataforma de vía en L12.

» Asistencia técnica en varias obras y actuaciones, entre las que se encuentran la obra de renovación de la plataforma de vía de la línea 12: tramo Universidad Rey Juan Carlos-Loranca, puesta en marcha de la estación de Paco de Lucía y actuaciones varias en estaciones.

Área de Ingeniería y Proyectos de I+D+i

» Asistencia técnica a la DGI en varias actuaciones, entre las que se encuentran la obra de renovación de la plataforma de vía de la línea 12: tramo Universidad Rey Juan Carlos-Loranca, y la puesta en marcha de la estación de Paco de Lucía. ◆

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 (TRLCSP), 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 el en el artículo 191.2 del TRLSCP, 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.

Con posterioridad a esta fecha, durante el año 2015, con el fin de mantener las Instrucciones Internas de Contratación siempre actualizadas y adaptadas a la normativa de aplicación, se han revisado y aprobado dos nuevas versiones modificadas, que fueron aprobadas por el Comité Ejecutivo el 27 de abril de 2015 y por el Consejo de Administración el 9 de octubre de 2015 respectivamente.

Además, desde finales de 2015 Metro de Madrid dispone de un Área de Cumplimiento Normativo.

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 delas 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 Auditoria Interna que se encarga de fiscalizar los procesos operativos y económicos de la compañía.

Metro de Madrid dispone de un Área de Transparencia que se encarga de dar cumplimiento a la normativa en relación con la Ley de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Metro de Madrid ha incluido una nueva sección en su página web denominada "Portal de Transparencia" donde se recoge información, entre otros contenidos, relativa a convenios y contratos públicos.

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 presupuesto de licitación 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.

En todos los procedimientos tanto abiertos, como negociados con concurrencia, se facilita la misma información a todos los licitadores. Esto se refiere, no sólo a los Pliegos de Condiciones Particulares y Pliegos de Prescripciones Técnicas que rigen la licitación, sino a las respuestas en relación a consultas realizadas por las empresas participantes en los procesos. Dichas respuestas se hacen extensivas a todas las interesadas en el procedimiento, con el fin de facilitar que todos los licitadores participen en las mismas condiciones.

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 y Transparencia

Novedades normativas en 2015: Nuevo Código Penal y entrada en vigor de Ley de Transparencia en el ámbito autonómico y local

Con la entrada en vigor del nuevo Código Penal el 1 de julio de 2015, las sociedades mercantiles públicas que ejecuten políticas públicas o presten servicios de interés económico general pueden responder penalmente. Esta reforma introduce una mejora sustancial del régimen de responsabilidad penal de las personas jurídicas ya existente desde el año 2010. En este sentido, el artículo 31 bis del Código Penal establece que la persona jurídica quedará exenta de responsabilidad penal si se cumplen determinadas condiciones tales como evidenciar que con anterioridad a la comisión de un delito por parte de uno de sus empleados había implementado medidas de vigilancia y control adecuadas para prevenir delitos de la misma naturaleza o reducir de forma significativa el riesgo de que estos se cometiesen (establecimiento de un programa de cumplimiento normativo). Es importante reseñar que la responsabilidad de las personas jurídicas no sustituye la de la persona física que hubiera cometido el delito sino que se acumula a ésta.

Antes de la entrada en vigor del Código Penal, Metro de Madrid ya había adoptado un conjunto de medidas tendentes a la implantación de un sistema de control de riesgos penales, elevando al Consejo de Administración de marzo, un primer esquema de la Subdirección de Control Normativo y un primer análisis de riesgos.

Por otro lado, el pasado 10 de diciembre de 2015 se cumplió el plazo para la adaptación de Metro de Madrid a las obligaciones contenidas en la Ley 19/2013 de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante “Ley de Transparencia”). Esta Ley tiene un triple alcance:

- Incrementa y refuerza la transparencia pública.
- Reconoce y garantiza el acceso a la información.
- Establece las obligaciones de un buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos así como las consecuencias jurídicas derivadas de su incumplimiento.

Líneas estratégicas y acciones más destacadas en materia de Cumplimiento Normativo y Transparencia

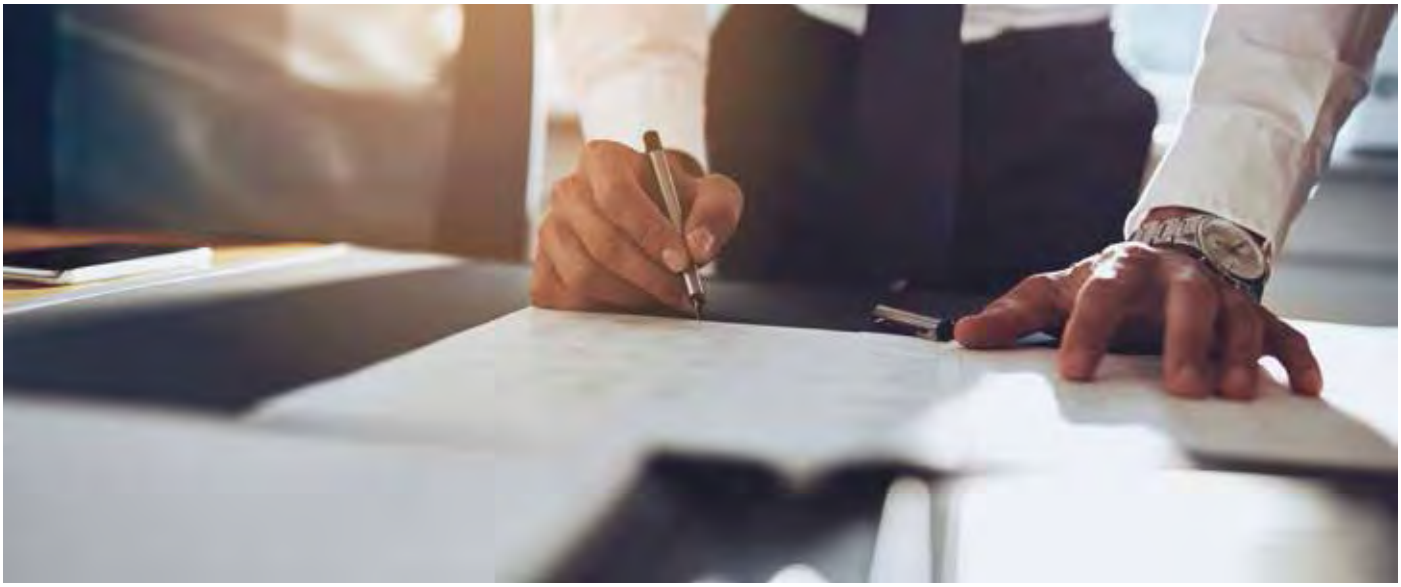
Metro de Madrid, como sociedad mercantil financiada con fondos públicos, es plenamente consciente de su responsabilidad a la hora de establecer mecanismos que permitan prevenir de forma efectiva la comisión delitos por parte de sus administradores y/o empleados. Con esta idea estratégica, Metro de Madrid elaboró en mayo de 2015 un primer diseño de sistema de cumplimiento normativo que aborda una gestión trasversal de los riesgos de incumplimiento, no circunscribiéndose únicamente a la prevención de delitos si no incorporando otros ámbitos tales como el régimen jurídico -administrativo, el buen gobierno y la transparencia, o la actuación ética de sus empleados y administradores. En línea con lo anterior, en noviembre de 2015 se creó la Subdirección de Cumplimiento Normativo y Transparencia con dependencia orgánica de la Secretaría General y reporte directo al Consejo de Administración, desde la que se coordinarán además las acciones ligadas a la Ley de Transparencia.

Metro de Madrid ha llevado a cabo además numerosas acciones a lo largo de 2015 encaminadas a incrementar y reforzar la transparencia de su actividad, así como reconocer y garantizar el acceso a la información de los ciudadanos. Un logro destacable dentro de estas acciones fue la puesta en marcha del **Portal de Transparencia de Metro de Madrid.** El Portal está activo desde Noviembre de 2015 y gracias a él cualquier ciudadano puede acceder a diversa información de carácter institucional y organizativo, jurídico o de índole económica y presupuestaria sobre Metro de Madrid. El propio Portal permite, además, acceder a cualquier otra información no publicada y que se considere de interés mediante el envío de solicitudes de acceso por medios electrónicos. Es importante destacar que con el fin de facilitar a los ciudadanos este tipo de peticiones estas solicitudes pueden presentarse también de forma presencial.

La andadura de este nuevo ámbito de gestión en Metro no ha hecho más que empezar, pero muestra el compromiso de la empresa con aspectos tan importantes para la sociedad actual como el comportamiento ético, el buen gobierno, la transparencia, y la prevención de delitos.

Servicio Consultivo del Área de Asesoría Jurídica

La colaboración de Asesoría Jurídica en materia de cumplimiento normativo se ha manifestado, sobre todo, a través de la actividad de su Servicio Consultivo que, a través de las 812 consultas que le han sido planteadas en el año 2015, ha proporcionado asesoramiento jurídico a todas las Áreas de nuestra Sociedad para que desarrollen la actividad que cada una tiene enco-



mendada con pleno respeto a la normativa aplicable a cada parcela de su actividad.

Esta labor preventiva de los incumplimientos normativos tiene una particular intensidad en el ámbito de la contratación, como consecuencia de las siguientes obligaciones impuestas por las Instrucciones Internas de Contratación de nuestra Sociedad de:

- 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 para nuestra Sociedad (esto es, los contratos de suministros y servicios con valor estimado igual o superior a 414.000 €, y los contratos de obras de valor estimado igual o superior a 3.000.000 €).

- pedir informe al Área de Asesoría Jurídica para las principales incidencias contractuales (es decir, para modificaciones de los contratos, resolución de los mismos, y suspensiones de su ejecución cuando sean causa de resolución de los mismos).

- pedir informe al Área de Asesoría Jurídica para la elaboración de diversos tipos de Pliegos de Condiciones.

Durante el año 2015, se ha producido 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 la superior 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 nuestra Compañía. En concreto:

- los Letrados de esta Asesoría Jurídica han intervenido en un total de 46 Mesas de Contratación durante el año 2015, en el seno de las cuales ha resuelto un total de 228 consultas sobre el desarrollo de todas esas licitaciones tramitadas para la adjudicación de los contratos.

- Los diversos departamentos de nuestra Sociedad han planteado a esta Asesoría Jurídica durante el año 2014 un total de 152 consultas sobre incidencias que han afectado durante su ejecución a los contratos de nuestra sociedad con posterioridad a su ejecución.

En cuanto a acciones relacionadas con prácticas monopolísticas, de corrupción o contra la libre competencia, tanto sus causas como los resultados de las mismas, en nuestros archivos no consta que durante el año 2015 se hayan iniciado acciones contra nuestra Compañía por causas relacionadas con prácticas monopolísticas o corrupción.

Con respecto a las reclamaciones e incidentes derivados del incumplimiento de la regulación legal, tanto el valor monetario de multas significativas como sanciones no monetarias en materia medioambiental, de salud y seguridad, de información del servicio, discriminación, o respeto a la privacidad y fuga de datos personales, en relación con el suministro y el uso de productos y servicios, así como las medidas adoptadas, cabe destacar lo siguiente:

- La Dirección General de Trabajo de la CAM impone a Metro de Madrid dos multas de 32.046 €. Metro de Madrid ha interpuesto recurso administrativo de alzada contra dichas resoluciones sancionadoras, sin que a fecha de hoy se haya recibido la resolución.

- Diversas reclamaciones interpuestas por CERMI (ante el Defensor del Pueblo, la Oficina Nacional de Atención a la Discapacidad del Ministerio de Sanidad, la Fiscalía de la Comunidad de Madrid, y los Tribunales de lo Contencioso-administrativo). ◆

09

Acción Social, Comunicación, Marca, Servicios Complementarios y Relaciones Institucionales

Metro

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

Metro de Madrid diseña y ejecuta proyectos orientados a mejorar la sociedad en la que opera, en colaboración con entidades, asociaciones y organizaciones sociales. Estos proyectos se enmarcan en la línea social de Metro de Madrid, 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.

Durante el año 2015, se han realizado 65 acciones con 60 ONG distintas, lo que demuestra el compromiso de la compañía con un amplio abanico de entidades no lucrativas, intentado diversificar el reparto de su ayuda.

A lo largo del pasado año, fueron 144 empleados los que se involucraron en alguna de las 17 iniciativas que requirieron de su colaboración y realizaron 652 horas de voluntariado, un 10% más que el año 2014.

Entre las acciones de voluntariado desarrolladas a lo largo de 2015 destacan aquellas fruto de la colaboración de empleados de Metro que, de forma voluntaria, ceden parte de su tiempo para que personas con discapacidad, además de familiarizarse con la red, conozcan de primera mano el día a día de los trabajadores de la compañía y aprendan a desenvolverse con soltura en sus desplazamientos.

Entre todas las acciones incluidas en la línea social destacan:

- Metro cede sus instalaciones para colaborar con organizaciones sociales. Así sucedió con la Fundación Theodora, con un karaoke en la estación de Chamartín y un pequeño mercadillo con productos de la fundación, cuya recaudación se destinó a financiar las visitas de los Doctores Sonrisa a niños hospitalizados. También se instalaron máquinas dispensadoras de alimentos solidarios en diferentes espacios de la red de transporte público madrileño, una iniciativa desarrollada por la Fundación Mensajeros de la Paz, con las que se ha recaudado más de 400 kilos de alimentos solidarios. En la estación de Metro de Chamartín se acogió la sexta Muestra de Artesanía elaborada por artesanos con alguna discapacidad intelectual.

- Metro de Madrid y Unidos por la Médula renovaron su colaboración, orientada a animar a los viajeros a hacerse donantes de médula. Voluntarios de Metro de Madrid y de "Unidos por la médula" informaron sobre la donación de médula en la estación de Embajadores.

- Metro de Madrid Apoyo al colectivo LGTB a través de campañas de difusión como la campaña "El Orgullo Viaja en Metro", que se puso en marcha coincidiendo con la celebración del Orgullo LGTB. Además, en colaboración con varias asociaciones LGTB de la Comunidad de Madrid, puso en marcha una campaña de sensibilización contra la discriminación y a favor del respeto a la diversidad bajo el lema, "Por la igualdad real de lesbianas, gais, transexuales y bisexuales", que buscaba sensibilizar contra la LGTBfobia.

- Metro de Madrid y Cruz Roja se unieron en una campaña de donación de sangre por quinto año consecutivo, bajo el lema de la campaña 'Estás a un Metro de salvar muchas vidas' y con la que se superaron las 4.200 donaciones de sangre. La iniciativa se desarrolló en cinco estaciones de la red, con el objetivo de fomentar las donaciones de sangre en Madrid acercando los puntos de extracción a los viajeros

- Metro de Madrid, Cruz Roja, el Consorcio Regional de Transportes y la Comunidad de Madrid, vuelven a unirse en la cuarta edición de la campaña "Para que pinten un futuro de colores", una iniciativa solidaria para recaudar material escolar entre empleados y viajeros de Metro de Madrid a niños madrileños de familias con escasos recursos. Gracias a esta campaña, Cruz Roja reparte más de 2.700 lotes de material escolar a lo largo del curso escolar.

- El Palacio de Fernán Núñez, en pleno centro de Madrid, acogió el I Encuentro de Voluntarios de Metro. Los asistentes pudieron conocer las experiencias de las distintas ONG, sus representantes y voluntarios, así como las vivencias personales de compañeros de Metro que han realizado voluntariado en otras entidades o dentro de la compañía.

- Empleados de Metro de Madrid acompañaron en dos talleres de iniciación a la fotografía con móvil a un grupo de personas sin hogar, participantes en los servicios de la "Asociación Realidades para la Integración Social", y a pacientes de patología dual de "Proyecto Hombre Madrid". ◆

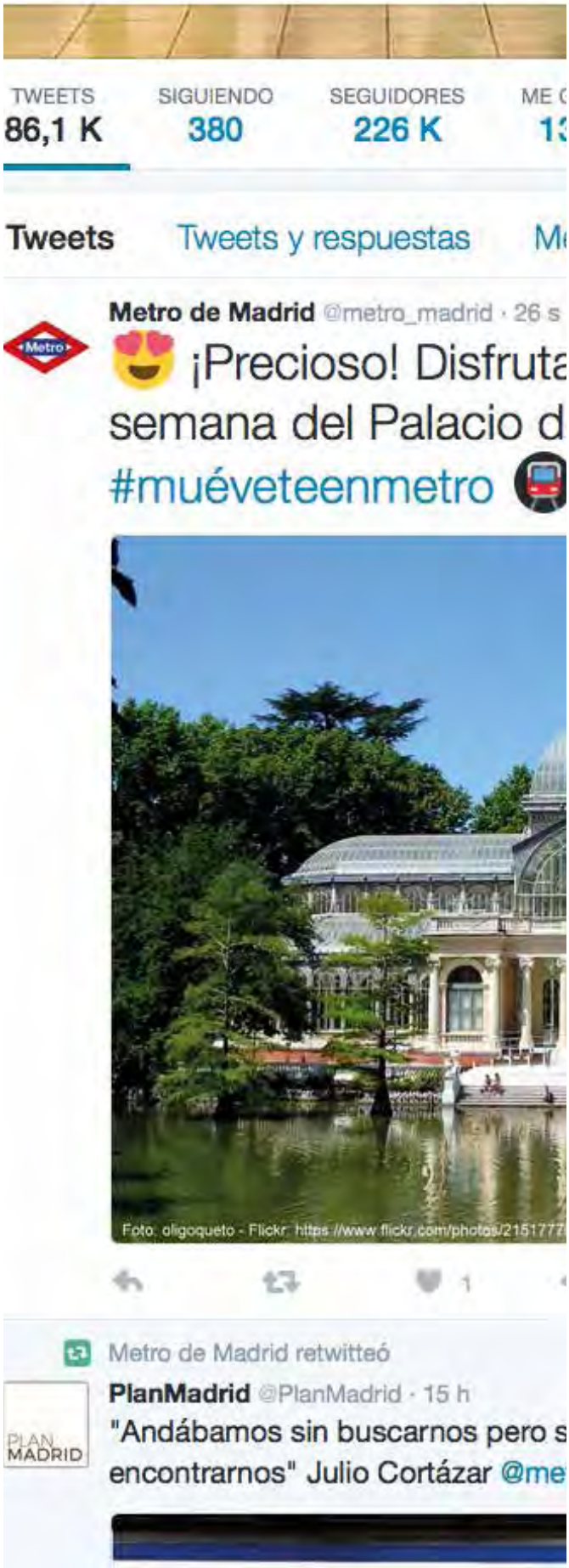
Presencia en Medios de Comunicación

Desde el Área de Comunicación 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 para mejorar el servicio que presta en la Comunidad de Madrid. Durante 2015, destacan las comunicaciones sobre los planes de actuación puestos en marcha y medidas concretas como el lanzamiento del nuevo abono joven a un precio de 20 euros y las acciones vinculadas a la campaña "Vente x veinte". Además, se han dado a conocer todos los proyectos incluidos en la **línea social** y el proceso de contratación de nuevos maquinistas.

Presencia Activa en Redes Sociales

Las redes sociales son otro importante canal de comunicación de la compañía a través de las que se informa en tiempo real de cualquier incidencia en el servicio. Gracias a estos canales se da respuesta a las inquietudes de los viajeros sobre el servicio, ya sea antes, durante o después de su experiencia de viaje, lo que aporta una mayor calidad a la información que se ofrece al viajero y unos mayores niveles de transparencia.

Durante 2015, Twitter alcanzó los 165.582 seguidores y Facebook más de 28.009. 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, ya sea dentro o fuera de nuestras instalaciones. ◆



Marca

Durante 2015 desde el Área de Marca de la Dirección General de Estrategia, Marca y Cultura Corporativa, se ha continuado realizando acciones encaminadas a fomentar el uso de Metro, mejorar la imagen de marca y la percepción que los madrileños tienen de Metro de Madrid:

Campaña Institucional

Navidad

Esta campaña buscaba concienciar a los madrileños de la necesidad de utilizar el transporte público, haciendo especial énfasis en que la forma más cómoda y rápida de moverse por Madrid en Navidad es en Metro.

Acciones tácticas

Campaña Compromiso 15 días

Con motivo del Plan de Reforma Integral de Escaleras Mecánicas, se ha realizado una campaña de carácter informativo que se ha colocado junta a las Escaleras Mecánicas a medida que estas se iban reformando. La renovación afecta a 238 escaleras y el compromiso es realizar los trabajos en tan sólo 15 días.

Renovación de Ascensores Exteriores

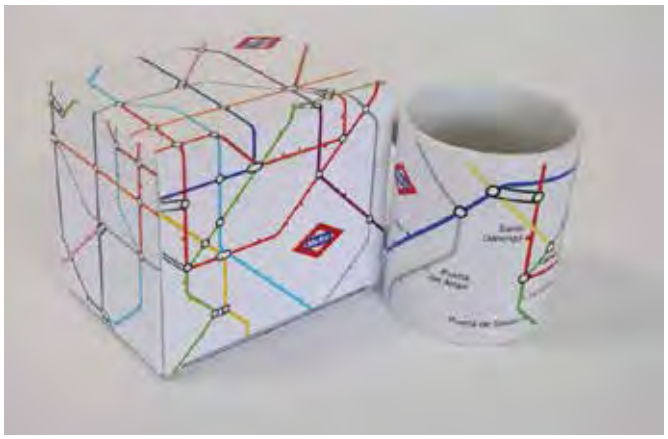
Se ha realizado una campaña gráfica para la renovación de la imagen exterior de 50 ascensores.

Aplicaciones Móviles

Durante 2015 se ha seguido avanzando en mejoras de la aplicación de movilidad de Metro de Madrid, ofreciendo nuevas funcionalidades para nuestros clientes.

Productos Oficiales

Este año se ha abierto una nueva Tienda en la estación de Vodafone Sol. Así mismo se ha procedido al lanzamiento de más de 40 nuevos productos oficiales.



Acciones Sociales

En colaboración con el Servicio de Responsabilidad Social Corporativa se ha trabajado en el desarrollo y producción de diferentes acciones en la red de Metro en colaboración con diversas entidades como Fundación Theodora, Cruz Roja o la Fundación Contra la Hipertensión Pulmonar.

También se han diseñado campañas para fomentar el la igualdad del colectivo LGTB.

Acciones Culturales

Reseñas sobre las denominaciones de estaciones

En colaboración con la Real Academia de la Historia se han seleccionado 25 estaciones cuyo nombre tienen un significado relevante para la historia de España o de Madrid. En dichas estaciones se han colocado diferentes murales en 25 estaciones de Metro vinculadas a figuras históricas. Dichos murales incluyen imágenes y textos referentes a la vida de los personajes seleccionados.

El objetivo fundamental es acercar la cultura a través de la contextualización del significado histórico del personaje que representa cada estación.

Tríptico con los Parques próximos a estaciones de Línea 5

Este tríptico se distribuyó por todas las estaciones de Línea 5 con el objetivo de fomentar la visita a los parques más representativos de Madrid situados en las proximidades de las estaciones que conforman esta Línea.

Coros Navideños

Durante los días de Navidad y dentro del ciclo de música de coros, se colaboró con el Ayuntamiento de Madrid en la realización de 10 actuaciones en otras tantas estaciones de la red de Metro. En dichas actuaciones los diferentes coros participantes interpretaron los villancicos tradicionales más conocidos.

Campaña Línea Zero

Línea Zero es una iniciativa que lleva el arte urbano a **Metro de Madrid,** impulsada por la **Comunidad de Madrid** y comisariada por **Madrid Street Art Project**.

El arte urbano es una de las manifestaciones artísticas más rupturistas, globales y con mayor auge del arte contemporáneo actual; por otro lado, el Metro es sin duda uno de los emblemas de la ciudad, del que muchas personas hacen uso a diario y en el que emplean parte de su tiempo cotidiano para trasladarse de un lugar a otro. **Línea Zero** persigue aunar arte y transporte público, convirtiendo los espacios del suburbano en una galería a la que trasladar muestras del arte que se lleva a cabo en la calle y consiguiendo que el viajero pueda disfrutar de éste de una manera natural y accesible.

Dentro de la Campaña Línea Zero se realizaron diferentes acciones artísticas:

La primera de las estaciones de Línea Zero fue **Paco de Lucía**, con una intervención artística de **Rosh333 y Okuda.**

La segunda de las estaciones de Línea Zero fue **Moncloa**, intervenida artísticamente por el colectivo **La banda del rotu.**

Las estaciones de **Argüelles, Plaza de España, Lavapiés, Legazpi y Villaverde Bajo,** que albergaron las acciones de **La galería de Magdalena.**

La estación de **Núñez de Balboa,** intervenida por la artista **Hyuro** con motivo del Día Internacional de la Mujer.

Yincana Ventex20

Para celebrar el día del Abono Joven Metro de Madrid en colaboración con el Consorcio de Transportes, celebró una Yincana por sus instalaciones el día 20 de noviembre. Los participantes tuvieron que demostrar sus conocimientos sobre la red de Metro. Los 10 primeros participantes en completar el recorrido de manera correcta consiguieron una entrada doble para el espectáculo Sama Sama.

Otras acciones

Cupón Especial ONCE

El 17 de junio de 2015 se puso a la venta un cupón especial dedicado a los 95 años Metro de Madrid en colaboración con la ONCE. El cupón incluía una imagen histórica de la estación de Cuatro Caminos, una de las estaciones del recorrido inaugural que el Rey Alfonso XIII realizó en 1919. Junto a la imagen se podía leer la frase "Casi un siglo de servicio a los madrileños", haciendo referencia al próximo centenario de la compañía.

Andén Cero

Andén Cero 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 de Valderribas, 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 período 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 2015 se han recibido un total de 6.134 visitantes.

Estación de Chamberí

- Durante el año 2015 se ha recibido un total de 38.249 visitantes.

Además, desde Andén Cero se gestiona el **Museo de Los Caños del Peral**, en el interior de la estación Ópera; durante el año 2015 se ha recibido un total de 21.653 visitantes.Igualmente, se gestiona el espacio de la Estación Carpetana con restos paleontológicos de hace unos 14 millones de años.

Exposición 95 Aniversario Metro de Madrid

En octubre de 2014 se inauguró en la Estación de Chamberí la Exposición sobre el 95 Aniversario de Metro de Madrid, inaugurado el 17 de octubre de 1919. Permaneció abierta hasta su clausura el 31 de agosto de 2015.

A través de diversos elementos, útiles, documentos gráficos, libros, maquetas y herramientas, se han rememorado los momentos más importantes de Metro ordenados cronológicamente, recogiendo 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 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.

El número total de visitantes durante la Exposición ha sido de 42.103. ◆

Desarrollo de Servicios Complementarios

El Servicio de Desarrollo de Servicios Complementarios, ha gestionado a lo largo de 2015 diferentes iniciativas, directamente o a través de exclusivistas, encaminadas a mejorar la experiencia de los clientes y su percepción sobre el servicios, reportando, al tiempo, ingresos a la Compañía.

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, templetes y otros elementos de la Red, se ha conseguido desarrollar casi un centenar de campañas de gran impacto para nuestros clientes, en el mercado publicitario y en los medios de comunicación.

Entidades internacionales como Amazon, Samsung, Coca-Cola o Primark han confiado en Metro de Madrid para promocionar sus marcas. Los canales digitales como Fox Tv, National Geographic o la NBC están teniendo cada vez más presencia en la publicidad de Metro de Madrid. Lo mismo ocurre con el sector bancario, con campañas como la de ING, o las aerolíneas como Iberia o Korean Airlines, que se publicitan en Metro de Madrid para captar un mayor número de clientes. Respecto al ámbito nacional, la promoción del turismo de las distintas Comunidades Autónomas es un buen ejemplo de las posibilidades que ofrece Metro de Madrid. Muestra de ello, son las campañas de Turismo de Canarias y Turismo de Elche, realizadas en estaciones y trenes respectivamente.
Durante 2015 se han desarrollado originales acciones como la realizada por Adolfo Domínguez en la estación de Callao, en donde se instaló un jardín de rosas. Coca-Cola también decoró esta misma estación pero usando vinilos e iluminación propia mediante LED, al igual que Destinia. Una acción con gran repercusión fue la realizada en la estación de Moncloa para el estreno en España de la película Los Minions. Estos simpáticos personajes inundaron prácticamente la totalidad de la estación con distintas escenas de la exitosa película. También pudimos ver en 2015, las huellas de Royal Canin, que estuvieron presentes en los andenes de las principales estaciones de Metro de Madrid.

Las campañas en soportes de Publicidad Digital han incrementado de manera notable durante 2015. Estos soportes han tenido una gran ocupación y han sido innumerables las marcas que han querido tener presencia en ellos como Nestlé, El Corte Inglés o Vodafone entre otros. Como ejemplo de innovación, la campaña del Citroën Cactus, la cual se sirvió de los soportes digitales de la estación de Vodafone Sol para emitir una campaña dinámica que mostraba el modelo en cuestión avanzando en cada uno de los soportes.

Durante este año se ha realizado una campaña de inserción publicitaria en los títulos de transporte de MetroSur.

Puntos de Recogida

Ecommerce “PUDO”

Una de las novedades en lo relativo a nuevos servicios, desarrolladas en 2015, ha sido la instalación de 9 puntos automáticos para la recogida de paquetería e-commerce en nueve estaciones de la Red de Metro. Esta línea de negocio, además de reportar ingresos, ha contado con una gran acogida entre los usuarios de Metro a los que les no resulta fácil recibir sus comprar online en sus domicilios.

Espacios comerciales

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

Vending y cajeros

En 2015 se ha seguido ofreciendo servicios vending de alimentación, bebidas, fotografía, así como cajeros automáticos. Estos son otros servicios que ofrecemos a nuestros clientes y que, a la vez, aportan ingresos a Metro de Madrid.

Plano oficial de la Red de Metro y Plano Turístico

A lo largo del 2015 se produjeron un total de 6 millones de planos con la inserción de publicidad de la compañía Respiro.

El plano turístico sigue teniendo una muy buena aceptación en el mercado. A lo largo del 2015 se alcanzó un acuerdo anual con MasterCard.

Aplicación oficial Metro de Madrid

Esta línea de negocio lanzada en el 2014, ha seguido creciendo y en el 2015 año en el que se alcanzó un acuerdo comercial para todo el año con la empresa de Car Sharing Respiro.

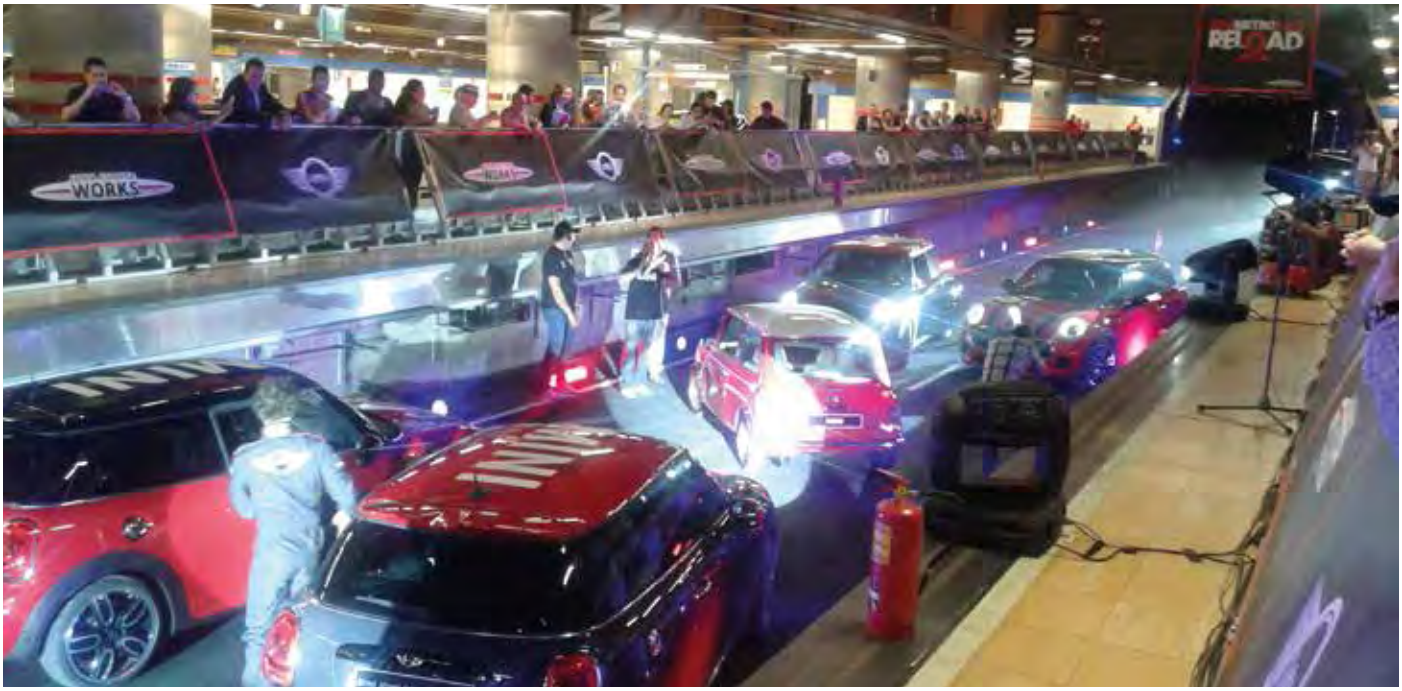
Rodajes

Esta línea ha continuado con el gran crecimiento experimentado en el 2014, alcanzando 19 rodajes en el 2015 Este número de rodajes, ha sido fruto de los numerosos contactos realizados con productoras y realizadoras, de los cuales se han recibido 62 propuestas en firme, para rodar dentro de las instalaciones de Metro de Madrid.

Entre los rodajes encontramos spots de grandes marcas tanto internacionales (Gillete, Infiniti, Bwin) como nacionales (Movistar, BQ, Turismo Canarias Línea Directa…) programas de tele¬visión (Zapeando), cortometrajes y largometrajes como Quiqui, Que Dios nos perdone, Plan de Fuga, e incluso videoclips como los de Red Bull Music Academy o Anne B Sweet.

Eventos Comerciales

Esta línea de ingresos ha generado durante el 2015 una gran expectación, recibiendo más de 51 propuestas en firme, de las cuales destacamos los realizados con Sulzer, Mini, Mahou y El Mundo. ◆



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.

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

Se han recibido 47 delegaciones nacionales e internacionales, atendiendo a 750 visitantes. Entre las visitas más relevantes se pueden destacar:

- Director General RTSC (Imperial College) Comet.
- Delegación alcaldía de Bogotá.
- CEO del Metro de Shanghai Shentong Metro Group.
- Director Consorcio de Transportes de Varsovia.
- Departamento de Transportes de Abu Dabhi.
- Delegación Metro de Mumbai.

Así mismo, a lo largo del año se han organizado y coordinado diversas reuniones de la Dirección de la Compañía.

Actos Institucionales

Se han llevado a cabo un total de 39 Actos Institucionales en estrecha colaboración con diferentes instituciones de la Comunidad de Madrid.

Entre los más relevantes cabe destacar los siguientes:

- Presentación de la campaña "Correspondencia con la historia", en la Real Academia de la Historia, en la que se dieron a conocer las biografías de 25 personajes que dan nombre a estaciones de la red.
- Visita a la estación de Carpetana, con motivo de las obras de mejora de la línea 6, con el objetivo de reforzar la seguridad de la vía sustituyendo el pavimento de balasto por placas.
- Visita a la subestación eléctrica reversible de Campo de las Naciones, para conocer el sistema de recuperación de energía.
- Inauguración oficial del encuentro anual del grupo CoMET.
- Entrega de reconocimientos a los empleados de Metro de Madrid por sus actuaciones meritorias en incidencias de viajeros.
- Puesta en marcha de la campaña solidaria "En línea con quien más lo necesita", que agrupó por segundo año consecutivo a 12 ONG, con más de 50 acciones en las 12 líneas de la red.

Proyecto Reactiva

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 28 talleres (visitas en ambos segmentos) para un total de 695 alumnos.

Visitas Escolares y Educación Especial

Visitas Escolares dirigidas a Centros de Educación Primaria de la Comunidad de Madrid. En el año 2015 se han realizado 119 Visitas Escolares atendiendo a 3.120 alumnos, lo que hace que desde su inicio, se haya atendido a más de 300.000 alumnos.

Visitas de Educación Especial dirigidas a colegios y centros de formación para personas con distintas capacidades. En el año 2015 se han realizado 17 Visitas atendiendo a 320 alumnos.

Exposiciones

A lo largo del año 2015, se han organizado, coordinado y puesto en marcha las siguientes exposiciones:

“Miradas del Metro”

Sala Expometro: exposición de pintura “Miradas del Metro”, compuesta por retratos de distintos formatos con contenidos temáticos de usuarios de Metro, realizados en óleo y acuarela por la artista Claire de Montilbau.

“Dominicana en Imágenes”

Sala Expometro: exposición “Dominicana en Imágenes” donde se mostraron distintas manifestaciones culturales de la isla (máscaras, fotos, etc.) relativas al carnaval dominicano. La exposición se ha realizado en colaboración con la Embajada de la República Dominicana.

TALLER DE PINTURA "Metro en las calles"

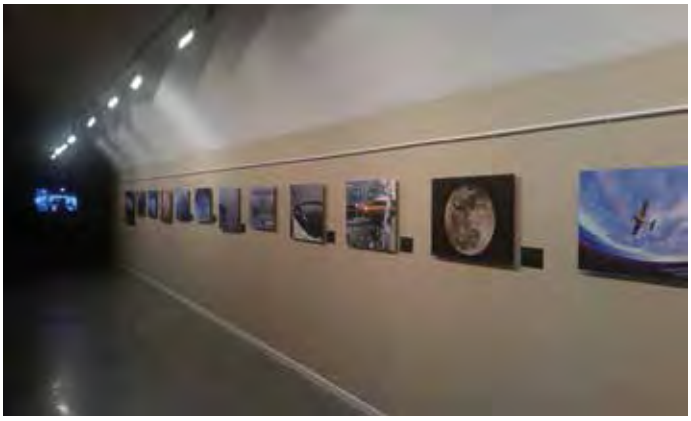
Sala Expometro: exposición de pintura "Metro en las calles" compuesta por 30 obras realizadas por los alumnos del Taller de Pintura de Metro.

TALLER DE FOTOGRAFÍA "RETINA, Instantes para el recuerdo"

Sala Expometro: exposición de fotografía "RETINA, instantes para el recuerdo", realizada por los alumnos del Taller de Fotografía de Metro. La exposición ha contado con 20 obras en diferentes formatos.

"Imágenes de Altura"

Sala Expometro: exposición de fotografía "Imágenes de altura", realizada en colaboración con el COPAC (Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial). La exposición ha contado con 30 fotografías realizadas por los propios pilotos durante sus vuelos, así como un vídeo promocional sobre aviación comercial y formación de pilotos.



"III Bienal de la Acuarela"

Nave de Motores: exposición "III Bienal de la Acuarela", realizada en colaboración con la Agrupación Española de Acuarelistas. La exposición ha estado compuesta por 40 obras (óleos y acuarelas) de 20 autores de la citada Agrupación.

Organización de Congresos, Reuniones y Actos Institucionales

Reunión 1er Encuentro de Voluntarios de Metro de Madrid

Coordinación de la reunión organizada por el Área de RSC del primer encuentro de Voluntarios de Metro de Madrid, en las que participaron representantes de organizaciones de voluntariado y ONGs, además de personal de Metro implicado en funciones de voluntariado. Este encuentro tuvo lugar el día 16 de abril en el Palacio de Fernán Núñez (Fundación de los FF.CC. Españoles.

Actos San Miguel 2015

Participación y acompañamiento en el desarrollo de las diferentes actividades que han tenido lugar con motivo de la conmoración de la festividad de San Miguel. Los actos tuvieron lugar el día 29 de septiembre, contando con diversas actividades de carácter deportivo y cultural, así como visitas de agentes y familiares al Puesto de Control Central y oficina de Atención al Cliente.

Organización Reunión Anual CoMET 2015

Durante el año 2015, se ha trabajado en la organización de toda la logística y coordinación para la celebración en Madrid de la Reunión anual CoMET (Community of Metros) 2015, durante los días 16 al 20 de noviembre.
CoMET fundado en 1982, es un grupo de benchmarking internacional cuyo objetivo es el conocimiento de mejores prácticas e indicadores de negocio de los principales Metros del mundo. Está formado por las principales redes de Metros del mundo, entre las que se encuentra Metro de Madrid desde el año 2004.

Metro de Madrid, S.A. ha ostentado la Presidencia del grupo durante el año 2015, siendo los anfitriones y responsables de la organización de la citada reunión.

Para el desarrollo integral de estas reuniones, siguiendo las pautas marcadas por el RTSC, organismo dependiente de la Universidad Imperial College de Londres, ha sido necesaria la contratación de diversos servicios, tales como alojamiento para todos los participantes, salones, equipos técnicos y de interpretación, atención y acompañamiento permanente, etc. así como las actuaciones de carácter social y protocolario necesarias (cóctel, comidas, cenas, visitas técnicas, visitas turísticas para acompañantes y en el algún caso participantes, etc.).

La sesión inaugural contó con la presencia del Consejero y Viceconsejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras que dio la bienvenida a todos los asistentes.

La reunión ha contado con la asistencia de 16 delegaciones encabezadas por sus staff directivos, como representantes de los principales Metros del mundo, así como en la última sesión dedicada a Metros europeos CoMET NOVA, que ha contado con 4 delegaciones más.

Durante el desarrollo de estas jornadas se han realizado funciones de organización, coordinación y acompañamiento en todas las actividades, así como atención personalizada para cualquier necesidad que haya podido surgir a los asistentes (recogidas y acompañamiento a aeropuerto, información y ayuda para cubrir las necesidades de ocio en los días anteriores o posteriores a las reuniones, etc.)

Tanto la organización como la agenda han tenido una gran acogida entre los asistentes, que han manifestado su agradecimiento a todo el equipo de Metro de Madrid, cumpliéndose las expectativas previstas para este importante encuentro.

Otras Actividades y Colaboraciones

- XV Edición w: 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. Se han recibido 400 visitantes.

- Colaboración con ONG's para la tramitación de autorizaciones en instalaciones de la Red para realizar trabajos de captación de socios. Se ha colaborado con 19 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. Se han atendido 17 visitas para un total de 255 niños.

- Apoyos para la realización de desplazamientos por la red, de grupos de alumnos de centros escolares que así lo han solicitado. El número de recorridos ha sido 63 para 4101 alumnos.

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.

10
Datos de gestión

Metro

Resultados

Los resultados obtenidos por la Sociedad en el ejercicio han sido de **72.604.234 euros de pérdida.**

2015

Ingresos	Presupuesto	Real	Desviaciones (en Millones de euros) Valor	%
Ingresos de explotación	779,40	790,75	11,35	1,46
Ingresos comerciales	48,90	44,80	-4,10	-8,38
Otros ingresos de gestión	140,05	54,64	-85,41	-60,99
TOTAL DE INGRESOS	**968,35**	**890,19**	**-78,16**	**-8,07**

Gastos	Presupuesto	Real	Desviaciones (en Millones de euros) Valor	%
Personal	351,56	362,28	10,72	3,05
Suministros	83,03	86,18	3,15	3,79
Servicios exteriores	395,67	372,47	-23,20	-5,86
Impuestos	2,27	2,23	-0,04	-1,76
Generales	4,58	2,92	-1,66	-36,24
Otros gastos	3.33	11,38	8,05	241,74
Financieros	25,99	18,54	-7,45	-28,66
Amortizaciones	112,36	106,80	-5,56	-4,95
TOTAL DE GASTOS	**978,79**	**962,80**	**-15,99**	**1,63**
RESULTADO	**-10,43**	**-72,60**		

Durante el año los ingresos comerciales han sido 44,80 millones €, principalmente por los obtenidos en trabajos al exterior, consultoría y publicidad, con la siguiente distribución:

Otros datos de gestión

La Sociedad estima un incremento de la actividad en el ejercicio 2016, como así lo reflejan los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid (presupuestos de ingresos de 860.961.496).

La Sociedad está sujeta a distintos tipos de riesgo, riesgo de crédito (no significativo), riesgo de mercado (con el Contrato Programa 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 de elevado nivel crediticio).

El periodo medio de pago de la Sociedad durante el ejercicio 2015 es de 50,91 días.

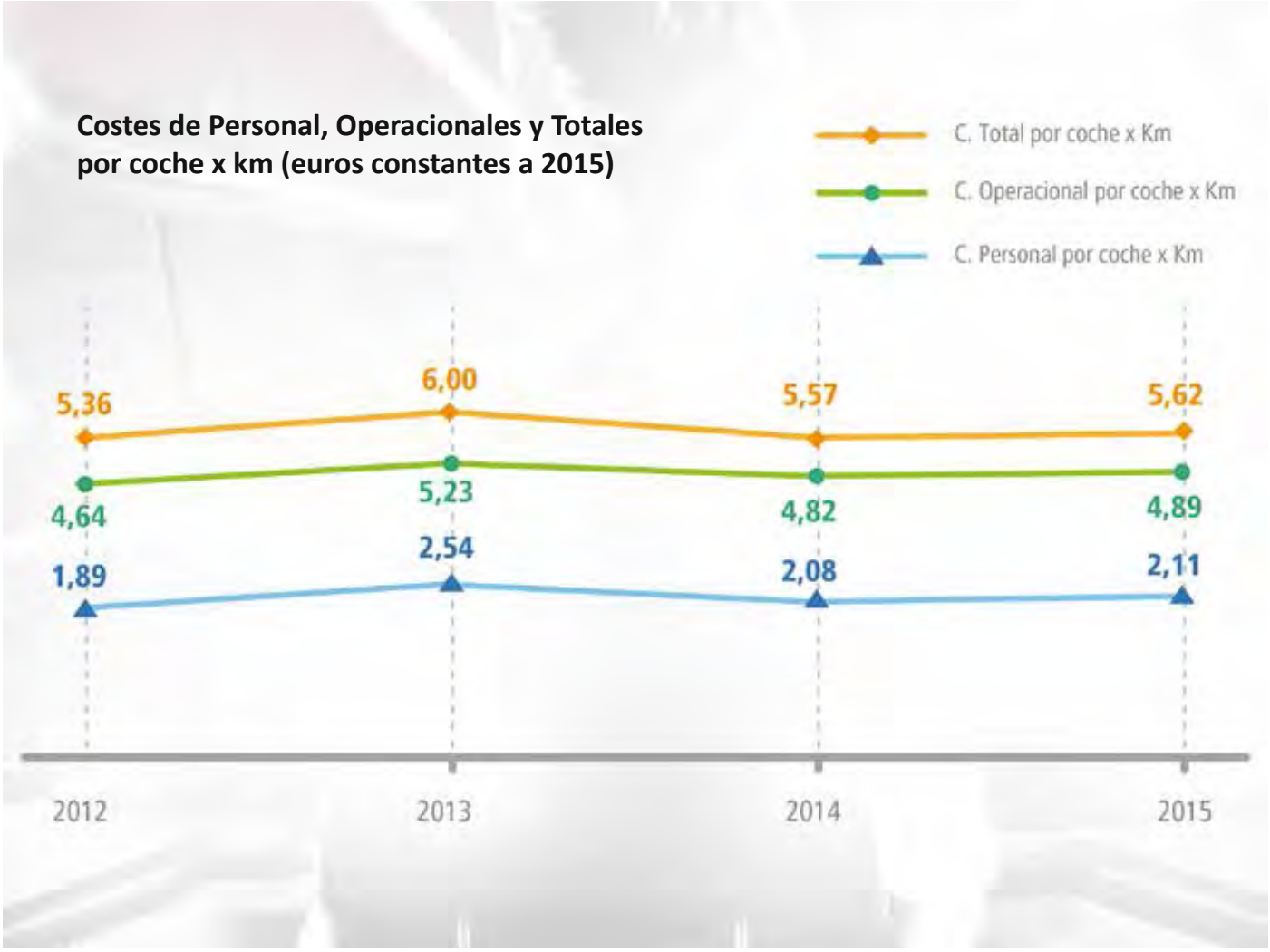
La Sociedad no ha realizado operaciones con acciones propias en el ejercicio 2015.

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados es de 691.804 euros a 31 de diciembre de 2015.

No existen hechos relevantes posteriores al cierre del ejercicio.

Índices de Productividad

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



Ratios de la evolución de Metro de Madrid

Variables técnicas	2005	2010	2015
Longitud media de la red (km)	226,73	287,37	293,91
Longitud de la red (km) a 31 de diciembre	226,73	287,37	293,91
Número de estaciones	237	295	301
Máquinas billeteras automáticas	700	1.489	1.283
Torniquetes	1.495	2.609	2.693
Escaleras mecánicas	1.212	1.612	1.660
Pasillos rodantes	28	38	38
Ascensores	261	499	521
Monitores de TVCC	587	686	830
Interfonos	3.261	4.801	5.284
Parque en explotación (nº de coches)	1.574	2.369	2.341
Unidades Metro Ligero	-	8	8
Edad media del parque (años)	12,2	12	15,04
Total de viajes al año (millones)	644,05	627,09	569,73
Nº etapas realizadas Metro (millones)	926,47	923,63	839
Millones de viajes día max. demanda	2,5	2,43	2,27
Nº de trenes en hora punta	277	332	309
Plazas x km ofertadas (millones)	28.137	35.275	30.964
Producción: millones coches x km	155,43	198,86	171,43
Consumo total de energía (GWh)	623,76	772,43	581,99
. Consumo energía de tracción (GWh)	444,93	493,88	363,77
. Consumo energía Servicios Auxiliares (GWh)	178,83	248,55	218,22
Plantilla equivalente total	5.649	6.951	6.214
Plantilla media equivalente	5.674	6.954	6.245
Horas de formación	213.495	309.157	134.892
Horas de formación por agente	37,63	37,5	21,6

Información económica (miles de euros)	2005	2010	2015
Inversiones	338.591	190.498	63.605
Ingresos totales	**763.405**	**1.193.946**	**890.194**
. De explotación	689.669	1.064.191	790.754
. Subvenciones corrientes	1.038	1.422	567
. Otros ingresos	72.698	128.333	98.872
Gastos totales	**708.599**	**1.268.541**	**962.798**
. Operacionales	607.351	1.145.915	837.457
. Personal	235.728	359.090	362.277
. Energía	37.673	69.554	71.100

11
Cuentas Anuales

Balance

METRO DE MADRID S.A. - BALANCE DE SITUACIÓN

ACTIVO	Saldos al 31/12/2015	Saldos al 31/12/2014
A) ACTIVO NO CORRIENTE		
I. INMOVILIZADO INTANGIBLE (NOTA 5.)	7.534.706,42	9.509.495,68
3. Patentes, licencias,marcas y similares	60.000,00	60.000,00
5. Aplicaciones informáticas	5.937.595,17	8.242.445,90
6. Otro inmovilizado Intangible	1.537.111,25	1.207.049,78
II. INMOVILIZADO MATERIAL (NOTA 6.)	1.297.867.896,50	1.342.455.372,48
1. Terrenos y construcciones	707.753.242,37	722.498.980,88
2. Instalaciones técnicas, maquinaria, utillaje, mobiliario y otro inmovilizado material	428.765.724,01	477.874.507,10
3. Inmovilizado en curso y anticipos	161.348.930,12	142.081.884,50
IV. INVERSIONES EMPRESAS GRUPO Y ASOCIADAS L/P (NOTA 8.2.)	28.524.319,17	36.330.676,66
1. Instrumentos de Patrimonio	28.184.219,27	36.003.193,94
2. Creditos a Empresas	340.099,90	327.482,72
V. INVERSIONES FINANCIERAS A L/P (NOTA 8.1.)	62.025.799,30	62.888.818,18
2. Creditos a terceros	5.296.109,09	5.779.834,34
5. Otros Activos Financieros	56.729.690,21	57.108.983,84
VI. ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO (NOTA 14.5.)	970.086,81	1.047.452,34
1. Impuesto Sobre Beneficios Anticipados	970.086,81	1.047.452,34
VIII. PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO (NOTA 13.)	76.908.362,05	76.571.860,51
TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE	**1.473.831.170,25**	**1.528.803.675,85**
B) ACTIVO CORRIENTE		
II. EXISTENCIAS (NOTA 9.)	14.091.869,97	12.596.030,67
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	14.091.869,97	12.596.030,67
III. DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR (NOTA 8.1)	234.299.066,25	90.575.183,34
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	173.525.864,99	56.737.272,55
2. Clientes empresas del grupo y asociadas (NOTA 18.)	12.430.209,26	8.095.332,21
3. Deudores varios	10.849.931,75	8.140.620,03
4. Personal (NOTA 8.1)	1.316.935,69	1.118.509,64
6. Otros creditos con las Administraciones Públicas (NOTA 14.1.)	36.176.124,56	16.483.448,91
IV. INVERSIONES EMPRESAS GRUPO Y ASOCIADAS C/P (NOTA 8.2.)	8.256,89	7.950,58
2. Créditos a empresas asociadas	8.256,89	7.950,58
V. INVERSIONES FINANCIERAS A C/P (NOTA 8.1.)	66.882,38	59.421,27
5. Otros activos financieros	66.882,38	59.421,27
VI. PERIODIFICACIONES A C/P (NOTA 15.)	1.124.599,41	0,00
VII. EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS EQUIVALENTES	18.827.165,77	76.455.959,19
1. Tesoreria	18.827.165,77	76.455.959,19
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	**268.417.840,67**	**179.694.545,05**
TOTAL ACTIVO	**1.742.249.010,92**	**1.708.498.220,90**

METRO DE MADRID S.A. - BALANCE DE SITUACIÓN

PASIVO	Saldos al 31/12/2015	Saldos al 31/12/2014
A) PATRIMONIO NETO (NOTA 10)		
A.-1) FONDOS PROPIOS	-70.981.406,82	1.622.827,30
I. CAPITAL ESCRITURADO	14.084.428,12	14.084.428,12
III. RESERVAS	420.516.991,39	420.516.991,39
1. Reserva legal y estatutaria	2.816.885,62	2.816.885,62
2. Otras reservas	417.700.105,77	417.700.105,77
V. EJERCICIOS ANTERIORES	-432.978.592,21	-403.222.417,97
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
4. Resultados negativos de ejercicio 2012	-81.688.246,05	-81.688.246,05
5. Resultados negativos de ejercicio 2013	-218.817.242,12	-218.817.242,12
6. Resultados negativos de ejercicio 2014	-29.756.174,24	
VII. RESULTADO DEL EJERCICIO	-72.604.234,12	-29.756.174,24
1.Ejercicio actual	-72.604.234,12	-29.756.174,24
A.-2) AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	-689.866,99	-1.168.012,68
A.-3) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	572.760.911,79	615.558.909,97
1. Subvenciones en capital	570.400.673,74	613.376.879,53
2. Otras subvenciones de capital	2.360.238,05	2.182.030,44
TOTAL PATRIMONIO NETO	**501.089.637,98**	**616.013.724,59**
B) PASIVO NO CORRIENTE		
I. PROVISIONES A LARGO PLAZO (NOTA 11.1)	66.977.358,42	78.258.352,70
1. Obligaciones a L/P con personal	58.779.727,49	70.282.901,59
4. Otras provisiones	8.197.630,93	7.975.451,11
II. DEUDAS A LARGO PLAZO	607.123.884,48	504.188.404,30
2. Deudas con entidades de crédito (NOTA 12.1. y 8.1)	545.610.568,46	438.327.761,57
3. Acreedores por arrendamiento financiero (NOTA 7.1.)	54.417.217,92	60.464.909,66
4. Derivado	691.804,04	1.171.527,27
5. Otros pasivos financieros (NOTA 12.2.)	6.404.294,06	4.224.205,80
IV. PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO (NOTA 14.7.)	1.608.579,92	1.852.233,46
V. PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO (NOTA 13.)	5.348.719,57	6.372.282,32
TOTAL PASIVO NO CORRIENTE	**681.058.542,39**	**590.671.272,78**
C) PASIVO CORRIENTE		
II. PROVISIONES A CORTO PLAZO (NOTA 11.2)	19.231.708,53	9.411.926,20
1. Provisiones a corto plazo	19.231.708,53	9.411.926,20
III. DEUDAS A CORTO PLAZO	177.291.604,90	110.597.006,31
2. Deudas con entidades de crédito (NOTA 12.1. y 8.1.)	108.960.021,39	68.619.697,52
3. Acreedores por arrendamiento financiero (NOTA 7.1.)	8.006.692,80	2.807.398,28
5. Otros pasivos financieros (NOTA 12.2.)	60.324.890,71	39.169.910,51
V. ACREEDORES COMERCIALES Y CUENTAS A PAGAR (Nota 12.3.)	363.214.321,46	379.858.517,09
1. Proveedores	63.437.258,99	65.098.337,31
2. Proveedores empresas grupo y asociadas (NOTA 18.)	363.690,83	367.892,95
3. Acreedores varios (NOTA 12.3.)	272.188.009,20	284.286.599,21
4. Personal (Remuneraciones ptes. Pago)	13.804.444,12	14.766.375,53
6. Otras deudas Administraciones públicas (NOTA 14.1.)	13.405.266,80	13.039.832,61
7. Anticipo de clientes	15.651,52	2.299.479,48
VI . PERIODIFICACIONES	363.195,66	1.945.773,93
TOTAL PASIVO CORRIENTE	**560.100.830,55**	**501.813.223,53**
TOTAL PASIVO	**1.742.249.010,92**	**1.708.498.220,90**

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	Saldo a 31/12/2015	Saldo a 31/12/2014
A) OPERACIONES CONTINUADAS		
1. Importe neto de la cifra de negocios	**790.754.121,96**	**707.742.932,16**
a) Ventas (NOTA 17.c.)	790.754.121,96	707.742.932,16
3.- Trabajos realizados por la empresa para su activo	**441.188,75**	**503.560,19**
4.- Aprovisionamientos (NOTA 9.)	**-13.163.092,94**	**-12.143.842,81**
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles.	-13.201.644,61	-12.300.450,72
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos.	38.551,67	156.607,91
5.- Otros ingresos de explotación	**45.388.053,80**	**44.822.024,25**
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.	44.820.736,13	43.778.040,28
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio. (NOTA 10.c.)	567.317,67	1.043.983,97
6.- Gastos de personal (NOTA 17.a.)	**-362.277.123,55**	**-357.706.346,63**
a) Sueldos, salarios y asimilados	-272.396.675,65	-272.950.819,18
b) Cargas Sociales	-89.880.447,90	-84.755.527,45
7.- Otros gastos de explotación	**-449.770.592,99**	**-456.898.346,63**
a) Servicios exteriores (NOTA 17.b.)	-448.370.107,90	-450.252.113,63
b) Tributos	-2.279.989,83	-3.392.653,35
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales (NOTA 8.1.2)	879.504,74	-3.253.579,65
8.- Amortización del inmovilizado (NOTA 5. y 6.)	**-106.798.135,09**	**-110.118.551,24**
9.- Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras (NOTA 10.)	**43.066.606,55**	**44.973.885,96**
10.- Excesos de provisiones	**3.019.278,33**	**3.556.455,35**
11.- Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	**1.727.840,11**	**123.428.265,76**
b) Resultados por enajenaciones y otras	1.727.840,11	123.428.265,76
17.- Otros resultados (NOTA 17.d.)	**-2.195.506,59**	**-901.552,26**
a) Otros ingresos	882.855,94	180.513,31
b) Otros gastos	-3.078.362,53	-1.082.065,57
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**-49.807.361,66**	**-12.741.515,90**
12..- Ingresos financieros	**3.340.141,88**	**1.669.520,32**
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio (NOTA 8.2)	960.000,00	0,00
a.1.-) En empresa del grupo y asociadas	960.000,00	0,00
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	2.380.141,88	1.669.520,32
b.1.-) De empresas del grupo y asociadas	16.077,78	15.484,84
b.2.-) De terceros	1.488.089,22	681.674,39
b.3-) Activación de intereses financieros	875.974,88	972.361,09
13.- Gastos financieros	**-18.531.795,72**	**-19.168.085,59**
b) Por deudas con terceros	-18.531.795,72	-19.168.085,59
15.- Diferencias de cambio	**166.061,81**	**391.827,94**
16.- Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	**-7.818.974,67**	**0,00**
a) Deterioro y pérdidas	-7.818.974,67	0,00
A.2) RESULTADO FINANCIERO	**-22.844.566,70**	**-17.106.737,33**
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-72.651.928,36**	**-29.848.253,23**
17.- Impuesto sobre sociedades (NOTA 14.3.)	**47.694,24**	**92.078,99**
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	**-72.604.234,12**	**-29.756.174,24**
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO	**-72.604.234,12**	**-29.756.174,24**

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE A LOS EJERCICIOS TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y DE 2014

A) ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015

	Notas en la memoria	EUROS 2015	EUROS 2014
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias		**-72.604.234,12**	**-29.756.174,24**
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.		479.723,23	-957.415,61
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos.			
1. Altas del ejercicio	Nota 10	392.500,00	392.500,00
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	-2.676,53	1.980,16
B) Total ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto (I+II+III+IV+V)		**869.546,70**	**-658.074,75**
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 ejericio.	Nota 10	-43.066.606,56	-44.973.885,96
2. Ajustes de subvenciones de ejercicios anteriores.	Nota 10	-123.482,23	0,00
3. Otros	Nota 10	-244.062,97	-3.785.658,35
IX. Efecto impositivo.	Nota 10	244.752,11	146.278,63
C) Total transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias (VI+VII+VIII+IX)		**-43.189.399,23**	**-48.613.265,68**
TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C)		**-114.924.086,62**	**-79.027.514,66**

B) ESTADO TOTAL DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y EL 31 DE DICIEMBRE DE 2014

	Capital		Prima de emisión	Reservas	(Acciones y participaciones en patrimonio propias)	Resultados de ejercicios anteriores	Otras aportaciones de socios	Resultado del ejercicio	(Dividendo a cuenta)	Otros instrumentos de patrimonio neto	Ajustes por cambios de valor	Subvenciones donaciones y legados recibidos	TOTAL
	Escriturado	No exigido											
C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2013	14.084.428,12	-	-	420.516.991,39	-	-184.405.175,85	-	-218.817.242,12	-	-	-213.469,33	663.875.707,04	695.041.239,25
I. Ajustes por cambios de criterio de valoración 2012													0,00
D. SALDO AJUSTADO INICIO DEL 2014	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	-	-	-	-	-
C. SALDO, FINAL DEL AÑO 2014	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
D. SALDO AJUSTADO INICIO DEL 2015	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
I. Total ingresos y gastos reconocidos.	-	-	-	-	-	-	-	-72.604.234,12	-	-	478.145,69	-42.797.998,19	-114.924.086,62
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.	-	-	-	-	-	-29.756.174,24	-	29.756.174,24	-	-	-	-	-
B. SALDO, FINAL DE DICIEMBRE 2015	14.084.428,12	-	-	420.516.991,39	-	-432.978.592,21	-	-72.604.234,12	-	-	-689.866,99	572.760.911,79	501.089.637,98

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 Y EL 31 DE DICIEMBRE 2014

Estado de flujos de efectivo	2015	2014
A) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos.	-72.651.928,36	-29.848.253,23
2. Ajustes del resultado.	82.363.480,43	-42.679.912,53
- Amortización del Inmovilizado (+)	106.798.135,09	110.118.551,24
- Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	7.818.974,67	
- Variación de provisiones (+/-)	-1.461.211,95	-479.486,63
- Imputación de subvenciones (-)	-43.066.606,55	-44.973.885,96
- Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-1.727.840,11	-123.428.265,76
- Resultados por bajas y enaj. de instrum. financieros (+/-)		
- Ingresos financieros (-)	-3.340.141,88	-1.669.520,32
- Gastos financieros (+)	18.531.795,72	19.168.085,59
- Diferencias de cambio (+/-)	-166.061,81	-391.827,94
- Variación valor razonable en instrumentos financieros (+/-)		
- Otros ingresos y gastos (+/-)	-1.023.562,75	-1.023.562,75
3. Cambios en el capital corriente.	-173.891.931,49	90.052.073,26
- Existencias (+/-)	-1.495.839,30	-981.489,55
- Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	-161.672.981,91	122.710.429,81
- Otros activos corrientes (+/-)	-7.767,42	-3.521.013,02
- Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar (+/-)	-11.358.945,97	-25.416.180,46
- Otros pasivos corrientes (+/-)	456.955,36	-68.523,66
- Periodificaciones a corto plazo (+/-)	75.447.261,10	-2.260.287,24
- Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	-75.260.613,35	-410.862,62
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	-16.636.588,63	-17.962.405,97
- Pagos de intereses (-)	-19.100.755,63	-18.640.004,81
- Cobro de dividendos (+)		
- Cobro de intereses (+)	2.464.167,00	681.674,39
- Cobro (Pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)		-4.075,55
- Otros Pagos (Cobros) (+/-)		
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (+/-1+/-2+/-3+/-4)	-180.816.968,05	-438.498,47
B) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	**2015**	**2014**
6. Pagos por inversiones(-)	-43.694.185,02	-46.837.655,44
- Empresas del grupo y asociadas (-)		
- Inmovilizado intangible (-)	-1.211.152,51	-4.508.672,23
- Inmovilizado material (-)	-42.483.032,51	-42.790.496,65
- Inversiones inmobiliarias (-)		
- Otros activos financieros (-)		425.662,60
- Activos no corrientes mantenidos para la venta (-)		
- Fianzas y depósitos constituidos a largo plazo		35.850,84
- Otros activos (-)		
7. Cobros por desinversiones	18.812.117,88	27.225.389,98
- Empresas del grupo y asociadas (+)		
- Inmovilizado intangible (+)		
- Inmovilizado material (+)	17.949.099,00	27.225.389,98
- Inversiones inmobiliarias (+)		
- Otros activos financieros (+) (Inv. financieras a l.p.)	863.018,88	
- Activos no corrientes mantenidos para la venta (+)		
- Otros activos (+)		
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (7-6)	-24.882.067,14	-19.612.265,46
C) FLUJO DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	**2015**	**2014**
9. Cobros y pagos por instrumento de patrimonio.	0,00	29.540,92
- 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 (+)	0,00	29.540,92
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero.	147.904.179,96	71.253.106,84
a) Emisión	319.562.074,51	133.794.150,55
Obligaciones y otros valores negociables (+)		
Deudas con entidades de crédito (+)	319.562.074,51	133.794.150,55
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)		
Otras deudas (+)		
b) Devolución y amortización	-171.657.894,55	-62.541.043,71
Obligaciones y otros valores negociables (-)		
Deudas con entidades de crédito (-)	-171.657.894,55	-61.390.318,13
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)		
Otras deudas (-)	0,00	-1.150.725,58
11. Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio.		
- Dividendos (+)		
- Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (+)		
12. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (+-9+/-10-11)	147.904.179,96	71.282.647,76
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	166.061,81	391.827,94
E) AUMENTO O DISMINUCIÓN NETAS DE EFECTIVO O EQUIVALENTES	-57.628.793,42	51.623.711,77
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	76.455.959,19	24.832.247,42
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	18.827.165,77	76.455.959,19

Memoria

1. Actividad de la sociedad

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

Con posterioridad, en 1986 se hizo entrega de las acciones de la 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 trasporte 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. 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 trasmisión de acciones tuvo efecto desde el 28 de diciembre de 2011 por la ley de medidas fiscales (Ley 6/2011). Dado lo 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.

Asimismo, 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. El periodo de vigencia inicial del Acuerdo Marco fue de cuatro años, ejercicios 2009 a 2012. Durante los ejercicios 2013, 2014 y 2015 se ha suscrito Convenios anuales con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid renovando los términos

del Acuerdo Marco de 16 de enero de 2009 hasta la negociación de un nuevo Acuerdo Marco. Con fecha 1 de marzo de 2016 la Sociedad y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid han suscrito un Contrato Programa donde se regulan las relaciones reciprocas entre ambas sociedades con efecto para el ejercicio 2016, pudiendo ser objeto de prorrogas de carácter anual.

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

Estas Cuentas Anuales 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 2015 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 2015, 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 2015, las correspondientes al ejercicio anterior, que formaban parte de la Cuentas Anuales del ejercicio 2014 aprobadas por la Junta General de Accionistas de fecha 28 de Mayo de 2015.

De acuerdo con la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación al periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales (véase Nota 12.4), no se incluye información comparativa del ejercicio 2014.

Para hacer comparable la información de 2015 con la de 2014, se han reclasificado del Balance a 31 de diciembre de 2014 76.571.861 euros del Activo Corriente, epígrafe "VI. Periodificaciones a corto plazo" al Activo No Corriente, epígrafe "VIII. Periodificaciones a largo plazo", por la diferencia entre las cuotas de arrendamiento reconocidas como gasto en el ejercicio y las cuotas de arrendamiento abonadas a los arrendadores de dos contratos de arrendamiento operativo de material móvil (véase Nota 7).

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 compresión, 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 estas Cuentas Anuales no se ha detectado ningún error significativo relativo a ejercicios anteriores que haya supuesto la necesidad de corregir las cifras relativas al ejercicio 2014 en las Cuentas Anuales de 2015.

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 72.604.234 euros (pérdidas que ascendieron a 29.756.174 euros a 31 de diciembre de 2014), y su fondo de maniobra es negativo en 291.682.990 euros a 31 de diciembre de 2015 (negativo en 322.118.678 euros a 31 de diciembre de 2014 (véase nota 2.d)). 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 (véase nota 12.3).

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 2015.

- El Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha manifestado que en relación con los saldos a su favor incluidos en el pasivo corriente de la Sociedad a 31 de diciembre de 2015 (véase nota 18), 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 hasta 31 de diciembre de 2016.

- Asimismo la Sociedad dispone de pólizas de crédito no dispuestas por importe de 11 millones de euros (véase Nota 8.1.2).

- Con fecha 1 de marzo de 2016, la Sociedad ha suscrito un Contrato Programa con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para el ejercicio 2016 donde se regulan las actividades a desarrollar por la Sociedad y el régimen económico de las mismas que garantizan la prestación del servicio por parte de la Sociedad.

En aplicación del principio de empresa en funcionamiento, los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Madrid para el ejercicio de 2016, reflejan un crédito de 1.129.275.508 euros, a favor de Metro de Madrid, S.A., según el siguiente detalle:

Presupuesto de Gastos	Euros
Capítulo 1: Gastos Personal	382.198.410
Capítulo 2: Gastos Bienes Corrientes y Servicios	510.365.995
Capítulo 3: Gastos Financieros	15.905.294
Capítulo 6: Inversiones Reales	120.595.794
Capítulo 8: Activos Financieros	18.306.177
Capítulo 9: Pasivos Financieros	81.903.838
	1.129.275.508

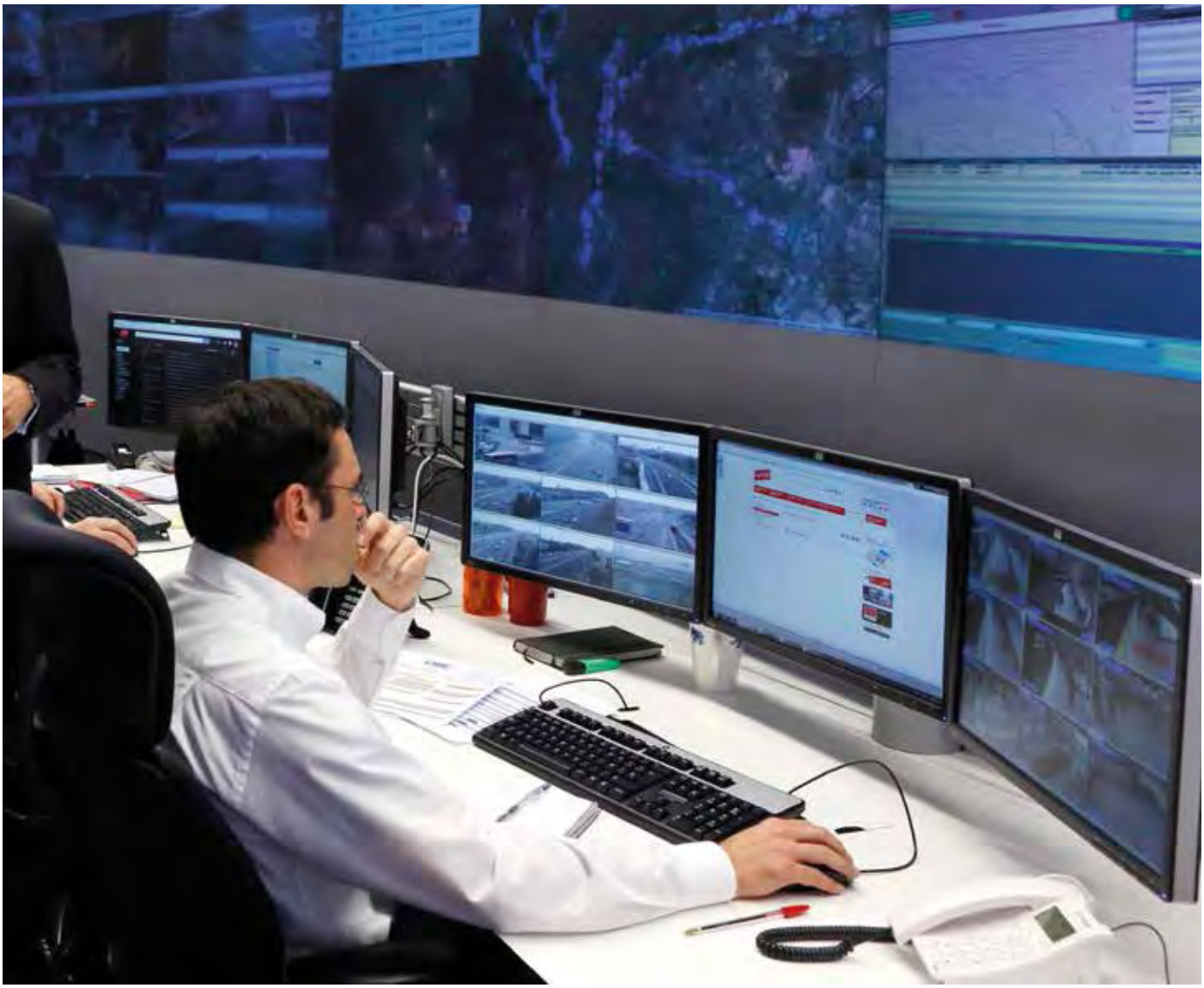
Presupuesto de Ingresos	Euros
Capítulo 5: Ingresos Patrimoniales	860.961.496
Capítulo 6: Enajenación de Inversiones Reales	47.687.613
Capítulo 8: Activos Financieros	0
Capítulo 9: Pasivos Financieros	220.626.399
	1.129.275.508

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 2014 se presenta en el estado de cambios de patrimonio neto.

DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS	Importe (Euros)
Resultado negativo de ajercicios anteriores	-72.604.234,12
TOTAL	**-72.604.234,12**



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 o prácticamente completado 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 Infomáticas---------- 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. Los Administradores consideran que 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, dado 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 2015 y 2014, 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.

La Sociedad considera como un indicador de posible de deterioro del valor de los activos las variaciones del número de viajeros y su disminución progresiva desde el ejercicio 2008. Aunque durante 2015 el número de viajeros ha sido superior al de 2014, la Sociedad considera que no son los niveles óptimos de su red de transporte. 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 2015 ni a 31 de diciembre de 2014.

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 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:

- **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.

- **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.

- **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 estén 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.

- **Derivados de cobertura:** incluye los instrumentos financieros derivados por cobertura de flujos de efectivo. La Sociedad ha comprobado al cierre del ejercicio 2015 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.

La 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 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 2015 y 2014 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.

La Sociedad reconoce los pasivos por impuestos diferidos en todos los casos, excepto que surjan del reconocimiento inicial del fondo de comercio o de un activo o pasivo en una transacción que no es una combinación de negocios y que en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal.

Los activos por impuesto diferido derivados de diferencias temporarias deducibles se reconocen siempre que resulte probable que existan bases imponibles positivas futuras suficientes para su compensación.

La Sociedad reconoce la conversión de un activo por impuesto diferido en una cuenta a cobrar frente a la Administración Pública cuando es exigible según lo dispuesto en la legislación fiscal vigente. A estos efectos, se reconoce la baja del activo por impuesto diferido con cargo al gasto por impuesto sobre beneficios diferido y la cuenta a cobrar con abono al impuesto sobre beneficios corriente. De igual forma, la Sociedad reconoce el canje de un activo por impuesto diferido por valores de Deuda Pública, cuando se adquiere la titularidad de los mismos.

No obstante, los activos que surjan del reconocimiento inicial de activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y que en la fecha de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la base imponible fiscal no son objeto de reconocimiento.

Salvo prueba en contrario, no se considera probable que la Sociedad disponga de ganancias fiscales futuras cuando se prevea que su recuperación futura se va a producir en un plazo superior a los diez años contados desde la fecha de cierre del ejercicio, al margen de cuál sea la naturaleza del activo por impuesto diferido o, en el caso de tratarse de créditos derivados de deducciones y otras ventajas fiscales pendientes de aplicar fiscalmente por insuficiencia de cuota, cuando habiéndose producido la actividad u obtenido el rendimiento que origine el derecho a la deducción o bonificación, existan dudas razonables sobre el cumplimiento de los requisitos para hacerlas efectivas.

La Sociedad sólo reconoce los activos por impuestos diferido derivados de pérdidas fiscales compensables, en la medida que sea probable que se vayan a obtener ganancias fiscales futuras que permitan compensarlos en un plazo no superior al establecido por la legislación fiscal aplicable, con el límite máximo de diez años, salvo prueba de que sea probable su recuperación en un plazo superior, cuando la legislación fiscal permita compensarlos en un plazo superior o no establezca límites temporales a su compensación.

La Sociedad reconoce los activos por impuesto diferido que no han sido objeto de reconocimiento por exceder del plazo de recuperación de los diez años, a medida que el plazo de reversión futura no excede de los diez años contados desde la fecha del cierre del ejercicio o cuando existan diferencias temporarias imponibles en cuantía suficiente.

Al objeto de determinar las ganancias fiscales futuras, la Sociedad tiene en cuenta las oportunidades de planificación fiscal, siempre que tenga la intención de adoptarlas o es probable que las vaya a adoptar.

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 con las sociedades “Ferromovil 3000” y “Ferromovil 9000” se linealizan (Véase Nota 7.2 a.2).

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 los ejercicios 2014 y 2015, la Sociedad ha abonado los compromisos adquiridos para dichos ejercicios en el pago de las indemnizaciones derivadas del expediente de regulación de empleo llevado a efecto a finales de 2013.

La Sociedad no prevé que en el año 2016 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, 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 de 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 imputan 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 2015 y 2014 es el siguiente:

EJERCICIO 2015

	Saldo inicial	Altas	Activacion intereses	Traspasos (nota 6)	Saldo final (€)
Patentes y marcas	102.330,77	0,00	0,00	0,00	102.330,77
Aplicaciones informáticas	83.041.760,07	713.439,01	0,00	671.838,03	84.427.037,11
Anticipos para inmovilizado inmaterial	1.207.049,78	510.813,18	8.473,29	-189.225,00	1.537.111,25
TOTAL	**84.351.140,62**	**1.224.252,19**	**8.473,29**	**482.613,03**	**86.066.479,13**

EJERCICIO 2014

ACTIVO	Saldo inicial	Altas	Activacion intereses	Traspasos	Saldo final (€)
Patentes y marcas	102.330,77	0,00	0,00	0,00	102.330,77
Aplicaciones informáticas	73.584.276,89	4.516.498,50	0,00	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
TOTAL	**78.982.567,30**	**4.693.108,78**	**20.545,61**	**654.918,93**	**84.351.140,62**

Durante el ejercicio 2015 se ha activado el importe de 8.473 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 2014 se activó un importe de 20.546 euros de gastos financieros.

Las variaciones de la amortización acumulada en 2015 y 2014 han sido:

EJERCICIO 2015

Activo	Vida útil años	Saldo inicial	Dotación	Saldo final	Inmov. totalmente amortizado
Patentes y marcas	10,00	42.330,77	0,00	42.330,77	42.330,77
Aplicaciones informáticas	3,00	74.799.314,17	3.690.127,77	78.489.441,94	72.645.335,30
TOTAL		**74.841.644,94**	**3.690.127,77**	**78.531.772,71**	**72.687.666,07**

EJERCICIO 2014

ActivoACTIVO	Vida útil años	Saldo inicial	Dotación	Saldo final	Inmov. totalmente amortizado
Patentes y marcas	10,00	42.330,77	0,00	42.330,77	42.330,77
Aplicaciones informáticas	3,00	71.130.273,78	3.669.040,39	74.799.314,17	71.893.440,16
TOTAL		**71.172.604,55**	**3.669.040,39**	**74.841.644,94**	**71.935.770,93**

6. Inmovilizado material

La composición y movimiento, en los años 2015 y 2014, de las partidas recogidas en este capítulo del Balance son los que figuran a continuación:

Las variaciones en 2015 del coste del inmovilizado material han sido las siguientes:

EJERCICIO 2015	Saldo inicial	Altas	Bajas	Traspasos	Activación g.finan-cieros	Saldo final
TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	1.002.446.717,43	4.297.230,33	-160.727,52	4.750.132,29	-	1.011.333.352,53
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	720.332.976,49	521.091,07	-132.283,62	1.403.669,48	-	722.125.453,42
VIA	138.588.038,46	3.609.892,61	0,00	3.158.848,26	-	145.356.779,33
OC-GALERIAS	1.302.097,69	0,00	0,00	0,00	-	1.302.097,69
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	11.249.623,72	0,00	0,00	21.119,72	-	11.270.743,44
EDIFICIOS INDUSTRIALES	130.973.981,07	166.246,65	-28.443,90	166.494,83	-	131.278.278,65
INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	913.596.656,37	14.310.065,19	0,00	8.622.541,83	-	936.529.263,39
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	26.752.326,45	224.347,32	0,00	1.312.315,14	-	28.288.988,91
MAQUINARIA EN SUBES-TACIONES ELECTRICAS	79.754.768,67	98.075,41	0,00	434.086,22	-	80.286.930,30
CUARTOS TRANSFORMACION	5.196.248,22	0,00	0,00	0,00	-	5.196.248,22
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECANICAS	161.504.899,10	1.233.319,32	0,00	1.496.677,06	-	164.234.895,48
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	362.252.923,90	5.357.061,02	0,00	1.962.185,22	-	369.572.170,14
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	208.943.431,81	7.080.189,45	0,00	3.249.921,44	-	219.273.542,70
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	65.517.428,81	291.811,39	0,00	135.822,28	-	65.945.062,48
SEÑALES DE TERCEROS	659.746,45	25.261,28	0,00	9.199,47	-	694.207,20
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.316.446,05	0,00	0,00	22.335,00	-	2.338.781,05
INSTALACIONES SANITARIAS	698.436,91	0,00	0,00	0,00		698.436,91

	Saldo inicial	Altas	Bajas	Traspasos	Activación g.financieros	Saldo final
OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	30.328.053,31	707.133,29	-76.524,43	547.070,96	-	31.505.733,13
MOBILIARIO	15.373.621,09	437.288,73	0,00	230.131,04	-	16.041.040,86
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	3.262.084,65	58.942,53	-76.524,43	48.565,00	-	3.293.067,75
UTILLAJE	11.692.347,57	210.902,03	0,00	268.374,92	-	12.171.624,52
ELEMENTOS DE TRANSPORTE	838.877.177,22	1.458.639,86	-8.851.835,32	727.179,90	-	832.211.161,66
MATERIAL FERROVIARIO	777.242.864,00	1.458.639,86	-8.851.835,32	690.190,75	-	770.539.859,29
MATERIAL AUTOMOVIL	507.676,72	0,00	0,00	0,00	-	507.676,72
COCHES TERCEROS	2.592.064,29	0,00	0,00	36.989,15	-	2.629.053,44
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO FRO	58.534.572,21	0,00	0,00	0,00	-	58.534.572,21
OTRO INMOVILIZADO	93.273.578,12	3.465.350,03	-529.908,95	1.536.423,25	-	97.745.442,45
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	41.504.940,60	784.243,26	0,00	620.208,90	-	42.909.392,76
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	35.104.672,29	1.002.399,62	-15.282,67	398.791,94	-	36.490.581,18
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALA-CIONES TECNICAS	13.057.632,68	939.752,77	-514.626,28	490.736,41	-	13.973.495,58
REPUESTOS TERCEROS	3.606.332,55	738.954,38	0,00	26.686,00	-	4.371.972,93
INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO	142.081.884,50	35.752.325,64	-686.820,35	-16.665.961,26	867.501,59	161.348.930,12
MATERIAL FERROVIARIO	1.838.717,25	389.778,56	0,00	600.860,41	59.619,21	2.888.975,43
INSTALACIONES TECNICAS EN MONTAJE	113.146.246,54	9.759.807,82	-184.609,97	251.453,22	801.041,62	123.773.939,23
MAQUINARIA EN MONTAJE	1.109.777,47	302.802,75	-339.958,00	-632.899,47	2.047,45	441.770,20
EQUIPOS EN PROCESO DE INFORMACIÓN EN MONTAJE	396.200,00	1.141.740,17	0,00	-396.200,00	-	1.141.740,17
CONSTRUCCIONES EN CURSO	2.559.663,61	5.344.873,64	0,00	-1.242.223,95	4.793,31	6.667.106,61
OTRAS INVERSIONES EN CURSO	23.031.279,63	18.813.322,70	-162.252,38	-15.246.951,47	-	26.435.398,48
TOTAL	**3.020.604.066,95**	**59.990.744,34**	**-10.305.816,57**	**-482.613,03**	**867.501,59**	**3.070.673.883,28**

Las variaciones en 2015 de la amortización acumulada del inmovilizado material han sido las siguientes:

MOVIMIENTO DE LAS CUENTAS DE AMORTIZACION DEL INMOVILIZADO MATERIAL		
	SALDO INICIAL	DOTACION
1.TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	**279.947.736,55**	**23.632.373,61**
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	129.950.414,22	11.022.051,22
VIA	94.835.935,49	8.374.091,24
OCGALERIAS	0,00	0,00
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	3.202.202,31	502.231,19
EDIFICIOS ADM. TERCEROS	0,00	0,00
EDIFICIOS INDUSTRIALES	51.959.184,53	3.733.999,96
2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	**587.370.681,34**	**50.887.518,61**
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	22.976.141,59	2.155.213,67
MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	41.554.739,25	4.006.061,27
CUARTOS TRANSFORMACION	2.076.003,93	313.341,59
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECANICAS	89.764.714,49	7.063.594,12
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	245.601.399,97	20.660.809,71
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	133.989.387,28	13.236.002,76
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	48.385.209,92	3.349.567,92
SEÑALES DE TERCEROS	174.438,12	54.530,30
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.167.200,36	44.731,78
INSTALACIONES SANITARIAS	681.446,43	3.665,49
3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	**24.601.072,97**	**1.461.876,61**
MOBILIARIO	10.488.012,13	1.058.185,47
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	2.933.823,90	130.658,02
UTILLAJE	11.179.236,94	273.033,12
4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE	**713.041.169,20**	**23.708.233,75**
MATERIAL FERROVIARIO	651.814.502,13	23.091.772,64
MATERIAL AUTOMOVIL	468.621,92	13.453,42
COCHES TERCEROS	2.223.472,94	603.007,69
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO	58.534.572,21	0,00
5. OTRO INMOVILIZADO	73.188.034,41	3.418.004,74
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	39.551.667,62	1.000.680,29
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	25.471.000,42	1.181.302,11
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	7.565.747,56	868.025,00
REPUESTOS DE TERCEROS	599.618,81	367.997,34
TOTAL	1.678.148.694,47	103.108.007,32

BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL	TOTALMENTE AMORTIZADO
0,00	**0,00**	**303.580.110,16**	**77.346.755,98**
0,00	0,00	140.972.465,44	2.225.000,02
0,00	0,00	103.210.026,73	68.413.997,45
0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	3.704.433,50	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	55.693.184,49	6.707.758,51
0,00	**-38.107,16**	**638.220.092,79**	**288.665.805,17**
0,00	0,00	25.131.355,26	17.882.705,26
0,00	0,00	45.560.800,52	13.993.086,09
0,00	0,00	2.389.345,52	0,00
0,00	-10.822,75	96.817.485,86	46.266.216,28
0,00	-27.284,41	266.234.925,27	119.500.198,96
0,00	0,00	147.225.390,04	62.729.624,83
0,00	0,00	51.734.777,84	25.641.625,62
0,00	0,00	228.968,42	0,00
0,00	0,00	2.211.932,14	1.990.566,19
0,00	0,00	685.111,92	661.781,94
-76.524,43	**0,00**	**25.986.425,15**	**18.920.121,79**
0,00	0,00	11.546.197,60	5.591.656,48
-76.524,43	0,00	2.987.957,49	2.237.850,26
0,00	0,00	11.452.270,06	11.090.615,05
-8.068.552,67	**0,00**	**728.680.850,28**	**563.280.058,94**
-8.068.552,67	0,00	666.837.722,10	504.281.650,32
0,00	0,00	482.075,34	463.836,41
0,00	0,00	2.826.480,63	0,00
0,00	0,00	58.534.572,21	58.534.572,21
-305.637,91	38.107,16	76.338.508,40	58.199.781,90
0,00	0,00	40.552.347,91	39.165.951,61
-4.038,75	0,00	26.648.263,78	16.353.649,32
-301.599,16	38.107,16	8.170.280,56	2.680.180,97
0,00	0,00	967.616,15	0,00
-8.450.715,01	0,00	1.772.805.986,78	1.006.412.523,78

Las variaciones en 2014 del coste del inmovilizado material han sido las siguientes:

EJERCICIO 2014	SALDO INICIAL	ALTAS
1.TERRENOS Y CONSTRUCCIONES	**1.001.421.452,21**	**10.955.128,71**
INFRAESTRUCTURA Y SUPRAESTRUCTURA	718.603.491,77	1.064.168,94
VIA	126.531.701,43	9.772.896,34
OCGALERIAS	1.858.655,04	0,00
EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS	17.112.184,74	25.334,94
EDIFICIOS ADM. TERCEROS	0,00	0,00
EDIFICIOS INDUSTRIALES	137.315.419,23	92.728,49
2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA	**912.611.550,87**	**10.257.641,86**
MAQUINARIA EN EDIFICIOS INDUSTRIALES	26.592.442,27	134.596,18
MAQUINARIA EN SUBESTACIONES ELECTRICAS	81.198.813,25	10.577,72
CUARTOS TRANSFORMACION	5.196.248,22	0,00
INSTALACIONES ELECTRICAS Y ELECTROMECANICAS	160.835.862,02	748.267,81
INSTALACIONES ELECTRONICAS Y AUTOMATISMOS	360.544.356,42	6.607.007,79
ESCALERAS MECANICAS Y ASCENSORES	204.024.855,69	2.347.832,46
OTRAS INSTALACIONES TECNICAS	70.728.286,36	216.493,78
SEÑALES DE TERCEROS	466.880,33	192.866,12
ELEMENTOS TRANSPORTE INTERNO	2.316.446,05	0,00
INSTALACIONES SANITARIAS	707.360,26	0,00
3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO	**31.142.432,12**	**661.098,28**
MOBILIARIO	16.563.650,57	270.790,28
ENSERES Y MAQUINAS REPRODUCTORAS	3.349.490,58	22.424,13
UTILLAJE	11.229.290,97	367.883,87
4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE	**884.582.205,49**	**1.360.201,40**
MATERIAL FERROVIARIO	823.028.896,27	1.302.057,40
MATERIAL AUTOMOVIL	507.676,72	0,00
COCHES TERCEROS	2.511.060,29	58.144,00
DERECHOS BIENES DE ARRENDAMIENTO	58.534.572,21	0,00
5. OTRO INMOVILIZADO	87.012.544,59	4.329.401,26
EQUIPOS PROCESO INFORMACION	40.419.405,81	727.195,93
REPUESTOS PARA INMOV. MAT. FERROVIARIO	34.108.141,50	1.322.019,25
REPUESTOS PARA INMOV. INSTALACIONES TECNICAS	10.020.512,17	1.379.775,04
REPUESTOS DE TERCEROS	2.464.485,11	900.411,04
6. INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO	**127.030.880,99**	**23.664.434,66**
MATERIAL FERROVIARIO	2.022.143,98	99.421,69
INSTALACIONES TECNICAS EN MONTAJE	111.640.791,65	1.212.627,02
MAQUINARIA EN MONTAJE	1.060.315,89	48.900,00
EQUIPOS EN PROCESO DE INFORMACIÓN EN MONTAJE	108.763,18	396.200,00
CONSTRUCCIONES EN CURSO	823.497,01	2.468.268,58
OTRAS INVERSIONES EN CURSO	11.375.369,28	19.439.017,37
TOTAL	**3.043.801.066,27**	**51.227.906,17**

BAJAS	TRASPASOS	ACTIVACIÓN G. FINANCIEROS	SALDO FINAL
-13.024.581,39	**3.094.717,90**	**-**	**1.002.446.717,43**
0,00	665.315,78	-	720.332.976,49
0,00	2.283.440,69	-	138.588.038,46
-556.557,35	0,00	-	1.302.097,69
-5.636.193,35	-251.702,61	-	11.249.623,72
0,00	0,00	-	0,00
-6.831.830,69	397.664,04	-	130.973.981,07
-10.158.439,95	**885.903,59**	**-**	**913.596.656,37**
0,00	25.288,00	-	26.752.326,45
-1.454.622,30	0,00	-	79.754.768,67
0,00	0,00	-	5.196.248,22
-98.229,07	18.998,34	-	161.504.899,10
-3.098.173,55	-1.800.266,76	-	362.252.923,90
0,00	2.570.743,66	-	208.943.431,81
-5.498.491,68	71.140,35	-	65.517.428,81
0,00	0,00	-	659.746,45
0,00	0,00	-	2.316.446,05
-8.923,35	0,00		698.436,91
-1.760.940,01	**285.462,92**	**-**	**30.328.053,31**
-1.639.984,08	179.164,32	-	15.373.621,09
-120.955,93	11.125,87	-	3.262.084,65
0,00	95.172,73	-	11.692.347,57
-48.462.054,00	**1.396.824,33**	**-**	**838.877.177,22**
-48.462.054,00	1.373.964,33	-	777.242.864,00
0,00	0,00	-	507.676,72
0,00	22.860,00	-	2.592.064,29
0,00	0,00	-	58.534.572,21
-1.063.756,73	2.995.389,00	-	93.273.578,12
0,00	358.338,86	-	41.504.940,60
-679.525,86	354.037,40	-	35.104.672,29
-378.605,87	2.035.951,34	-	13.057.632,68
-5.625,00	247.061,40	-	3.606.332,55
-252.029,96	**-9.313.216,67**	**951.815,48**	**142.081.884,50**
0,00	-328.427,73	45.579,31	1.838.717,25
0,00	-612.430,98	905.258,85	113.146.246,54
0,00	0,00	561,58	1.109.777,47
0,00	-108.763,18		396.200,00
0,00	-732.517,72	415,74	2.559.663,61
-252.029,96	-7.531.077,06		23.031.279,63
-74.721.802,04	**-654.918,93**	**951.815,48**	**3.020.604.066,95**

Las variaciones en 2015 del coste del inmovilizado material han sido las siguientes:

MOVIMIENTO DE LAS CUENTAS DE AMORTIZACION DEL INMOVILIZADO MATERIAL

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

BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL	TOTALMENTE AMORTIZADO
-7.116.094,06	**-20,75**	**279.947.736,55**	**55.360.623,61**
-	-2.938,57	129.950.414,22	2.225.000,02
-	-20,75	94.835.935,49	46.786.994,39
	0,00	0,00	-
-2.572.577,11	-48.662,49	3.202.202,31	-
	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**
-	-	22.976.141,59	15.636.179,72
-1.365.053,76	-	41.554.739,25	13.169.491,68
-	-	2.076.003,93	-
-96.625,25	-	89.764.714,49	44.513.398,56
-2.678.399,57	-1.357.320,57	245.601.399,97	112.928.962,57
-	-222,00	133.989.387,28	49.023.584,46
-5.458.185,49	-	48.385.209,92	21.756.437,47
-	-	174.438,12	-
-	-	2.167.200,36	1.813.642,21
-8.923,35	-	681.446,43	661.781,94
-1.721.073,02	**-**	**24.601.072,97**	**17.732.992,06**
-1.600.117,09	-	10.488.012,13	4.833.329,06
-120.955,93	-	2.933.823,90	2.098.730,27
-	-	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
-	-	468.621,92	316.529,69
-	-	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	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	-	599.618,81	-
-61.427.906,16	0,00	1.678.148.694,47	837.471.250,91

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 2015 para su Inmovilizado han sido:

- Máquinas automáticas y torniquetes, 9,7 millones de euros.
- Renovación de vía y túneles, 9,7 millones de euros.
- Sustitución y renovación de escaleras mecánicas, 8,6 millones de euros.
- Material móvil, 8 millones de euros.
- Equipos de señalización y comunicaciones, 6,8 millones de euros.
- Repuestos de inmovilizado de vía e instalaciones, 4,4 millones de euros.
- Actuaciones en instalaciones eléctricas y línea aérea, 2,6 millones de euros.
- Sistemas informáticos, 2,3 millones de euros.
- Instalaciones en subestaciones eléctricas y centros de trasformación, 1,6 millones de euros.
- Instalaciones de seguridad, 1,6 millones de euros.
- Actuaciones en recintos y dependencias 1,5 millones de euros.
- Talleres y maquinaría 1,3 millón de euros.
- Renovación y equipamiento del Puesto de Mando 1,1 millones de euros.
- Mejora de accesibilidad y ascensores 0,8 millones de euros.
- Remodelación y mejoras en estaciones 0,8 millones de euros.

Durante el ejercicio 2014 la Sociedad enajenó 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 firmó el contrato de la venta del recinto de Granada-Cavanilles en Madrid que se adjudicó 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 dio 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 registró un beneficio en la cuenta de Pérdidas y Ganancias de 2014 por importe de 26.137.200 euros.

Con fecha 17 de diciembre de 2014 la Sociedad firmó 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 dio 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 registró un beneficio en la cuenta de Pérdidas y Ganancias de 2014 por importe de 86.967.240 euros.

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

En el ejercicio 2015, se entregan a la Sociedad Sbase "Buenos Aires" 3 unidades de material móvil y lotes de repuestos conforme al contrato de compra venta de coches 6000 firmado en 2013 (véase nota 12.3). El resultado de esta operación en el ejercicio 2015 recoge un beneficio de 1.720.886 euros. En el ejercicio 2014 se entregaron 17 unidades de material móvil y cuatro lotes

de repuestos obteniendo un beneficio de 8.796.197 euros.

Durante el ejercicio 2015 se ha activado un importe de 867.502 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 2014 se activaron 861.816 euros de gastos financieros.

Las adquisiciones de inmovilizado, material e intangible, durante 2015 y 2014 se han financiado, en su totalidad, a través de préstamos bancarios (véase Nota 12.1).

7. Arrendamientos y otras operaciones de naturaleza similar

7. Arrendamientos financieros

La Sociedad, dentro del epígrafe "Elementos de transporte", recoge los derechos de arrendamiento financiero sobre unidades de transporte (96 coches) de las series 2000 y 5000 afectas a una operación de "lease-back", reconocidos por un importe inicial de 58.534.572 euros, correspondiente al valor razonable del activo al inicio del contrato.

Dicha operación de lease-back se realizó con Bank of América en diciembre de 1997. Los derechos contractuales de cobro fueron cedidos por dicha entidad financiera a la mercantil MB Deal 97, S.L. El resultado final de la operación es la obtención de una financiación cuya cuantía global constituye el valor del préstamo y sus intereses. La duración del contrato era 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 trascurrido 18 años desde que se realizó la operación, habiendo satisfecho cuotas por valor de 55.893.630 euros y quedando pendiente por liquidar 70.135.382 euros.

2015		2014	
	Importe (€)		Importe (€)
Cuotas abonadas hasta 2014	53.086.231,29	Cuotas abonadas hasta 2013	50.278.833,01
Cuota satisfecha en 2015	2.807.398,28	Cuota satisfecha en 2014	2.807.398,28
Cuotas pendientes	70.135.381,89	Cuotas pendientes	72.942.780,17
TOTAL DEUDA	**126.029.011,46**		**126.029.011,46**

	Cuotas (€)		Valor Actual Cuotas (€)	
	2015	2014	2015	2014
1 año	8.006.692,80	2.807.398,29	8.006.692,80	2.807.398,29
Entre 2 y 5 años	29.886.472,41	30.744.001,57	27.632.828,68	28.419.510,60
Más de 5 años	32.242.216,67	39.391.380,31	26.784.389,24	32.045.398,35
Total	**70.135.381,88**	**72.942.780,17**	**62.423.910,72**	**63.272.307,24**

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

7.1. Arrendamientos operativos

La Sociedad 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 2015 y 2014 se desglosa en la siguiente clasificación (véase nota 17 (b)):

Arrendamientos operativos. Gasto del ejercicio	**2015**	**2014**
	Importe (€)	**Importe (€)**
Caixarenting 7000	5.915.732,52	5.915.732,52
Caixarenting 6000	0,00	849.089,60
Ferromóvil 3000, S.L.	44.144.910,33	43.940.187,15
Ferromóvil 9000, S.L.	28.176.124,04	28.049.173,33
Plan Azul S.L.	35.983.315,08	36.291.795,34
Plan Metro	41.530.098,08	31.821.167,54
Otros arrendamientos	4.730.722,02	4.726.784,31
TOTAL	**160.480.902,07**	**151.593.929,79**

Al cierre del ejercicio 2015 y 2014 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	2015	2014
Caixarenting 7000	5.915.732,52	5.915.732,52
Ferromóvil 3000, S.L.	50.868.100,09	52.330.763,60
Ferromóvil 9000, S.L.	32.489.892,93	33.418.631,28
Plan Azul S.L.	35.983.315,27	35.983.315,27
Plan Metro, S.A.	42.855.429,94	41.549.543,24
Otros Arrendamientos	2.323.309,31	4.670.592,07
Total	**170.435.780,06**	**173.868.577,98**
ENTRE 2 Y 5 AÑOS	**2015**	**2014**
Caixarenting 7000	14.789.331,30	20.705.063,82
Ferromóvil 3000, S.L.	188.189.646,81	194.253.081.98
Ferromóvil 9000, S.L.	120.253.414,59	124.103.950,76
Plan Azul S.L.	143.933.261,08	143.933.261,08
Plan Metro, S.A.	180.996.681,37	177.165.341,30
Otros Arrendamientos	5.668.847,37	5.387.922,64
Total	**653.831.182,52**	**665.548.621,58**
MÁS DE 5 AÑOS	**2015**	**2014**
Ferromóvil 3000, S.L.	137.061.876,90	170.053.247,82
Ferromóvil 9000, S.L.	89.008.085,81	108.737.451,58
Plan Azul S.L.	71.966.630,54	107.949.945,81
Plan Metro, S.A.	431.339.249,08	478.026.019,08
Otros Arrendamientos	16.526.068,10	25.614.488,60
Total	**745.901.910,43**	**890.381.152,89**

En su posición de arrendatario, los contratos de arrendamiento más significativos que tiene la Sociedad al cierre del ejercicio 2015 y 2014 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 2015 y 2014 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	14.789.331,30	-

a.2) 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 se fijó en 17 años, finalizando ambos contratos el 31 de diciembre de 2023. Durante los ejercicios 2015 y 2014 las cuotas de arrendamiento satisfechas por estos contratos han ascendido a 73.684.986 euros y 75.826.071 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 72.321.034 euros que corresponde al gasto repercutido de forma lineal en el ejercicio 2015 (71.981.360 euros en 2014). La diferencia entre el gasto reconocido en el ejercicio y las cuotas de arrendamiento abonadas a los arrendadores se han contabilizado en los epígrafes “VIII. Periodificaciones a largo plazo” y “VI. Periodificaciones a corto plazo” del activo del balance. (Veansé notas 13 y 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	50.868.100,09	188.189.646,81	137.061.876,90

Ferromóvil 9000, S.L.	1 año (€)	Entre 2 y 5 años (€)	Más de 5 años (€)
Cuotas	32.489.892,93	120.253.414,59	89.008.085,81

Con fecha 19 de febrero de 2014, se firmó 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.3) 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
6000	22	Coches remolque	Ancho
7000	31	Unidades de 6 coches	Ancho
8000	53	Unidades de 3 coches	Ancho

El gasto reconocido durante el ejercicio 2015 ha ascendido a 35.983.315 euros, que incluyen 2.844.273 euros que conforman la parte contingente generada por el incremento del 85% del IPC de años anteriores. Durante 2014 el gasto reconocido fue de 36.291.795 euros, que incluyen 3.152.753 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	71.966.630,54

a.4) 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.

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.

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 2015 se reconoció un gasto de 41.530.098 euros (31.821.168 euros en 2014).

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	42.855.429,94	180.996.681,37	431.339.249,08

Metro
Ventas

8. Activos financieros

8.1. Activos financieros a largo y corto plazo (excepto Inversiones en Empresas Asociadas)

Se estima que el valor contable de los activos financieros se corresponde con el valor razonable de los mismos.
La clasificación de los activos financieros, en 2015 y 2014, 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	
Préstamos y partidas a cobrar	2015	2014
Créditos a terceros	5.296.109,09	5.779.834,34
Depósitos y fianzas	122.338,74	122.338,74
Otros activos financieros	56.607.351,47	56.986.645,10
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A COBRAR	**62.025.799,30**	**62.888.818,18**

CORRIENTE

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	
Préstamos y partidas a cobrar	2015	2014
Otros activos financieros	66.882,38	59.421,27
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	234.299.066,25	90.575.183,34
< Clientes por ventas y prestaciones de servicios	185.270.778,76	64.832.604,76
< Otras cuentas a cobrar	49.028.287,49	25.742.578,58
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A COBRAR	**234.365.948,63**	**90.634.604,61**

Efectivo y otros activos líquidos equivalentes

	Euros	
Tesorería	18.827.165,77	76.455.959,19
TOTAL EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LIQUIDOS	**18.827.165,77**	**76.455.959,19**

8.1.1. Activos financieros a largo plazo

El movimiento durante los ejercicios 2015 y 2014 de cada partida incluida en préstamos y partidas a cobrar a largo plazo ha sido el siguiente:

	Largo plazo	Créditos a terceros	Depósitos y fianza entregadas	Otros activos financieros	Total
2014	Saldo 31.12.2013	5.770.974,39	158.189,58	6.723.172,84	12.652.336,81
	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
	Saldo 31.12.2014	5.779.834,34	122.338,74	56.986.645,10	62.888.818,18
2015	Entradas / (Reducciones)	686.318,93	-	-	686.318,93
	Salidas / (Dotaciones)	-1.170.044,18	-	-379.293,63	-1.549.337,81
	Saldo 31.12.2015	5.296.109,09	122.338,74	56.607.351,47	62.025.799,30

El detalle de las partidas que forman parte del epígrafe "Créditos a terceros" es el siguiente:

- 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 2015 y 2014 el saldo a largo plazo asciende a 314.659 euros y 357.922 euros respectivamente.
- Créditos al personal a largo plazo: Dichos créditos tienen un vencimiento de 30 meses. Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 el saldo a largo plazo asciende a 4.981.450 euros y 5.421.912 euros respectivamente.

El detalle por vencimiento de los créditos a terceros, a 31 de diciembre de 2015 y 2014, es el siguiente (en euros):

Entidad	1 año (€)		Entre 2 y 5 años (€)		Más de 5 años (€)	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Préstamos a largo plazo para la adquisición de viviendas	83.918,30	89.869,81	250.882,97	279.556,74	63.776,12	78.365,61
Créditos al personal a largo plazo	1.233.017,39	1.028.639,83	4.981.450,00	5.421.912,00	-	-
TOTAL	**1.316.935,69**	**1.118.509,64**	**5.232.332,97**	**5.701.468,74**	**63.776,12**	**78.365,61**

El epígrafe "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.2). Adicionalmente 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).

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 2015	Ejercicio 2014
· Clientes por ventas y prestaciones de servicios	173.525.864,99	56.737.272,55
· Clientes empresas del grupo y asociadas	11.744.913,77	8.095.332,21
· Deudores varios	11.535.227,24	8.140.620,03
· Personal	1.316.935,69	1.118.509,64
· Otros créditos con las administraciones públicas (ver nota 14.1.)	36.176.124,56	16.483.448,91
Total	**234.299.066,25**	**90.575.183,34**

El epígrafe "Clientes por ventas y prestación de servicios" incluye el saldo pendiente de cobro del Consorcio Regional de Transportes de Madrid a 31 de diciembre de 2015 por importe de 142.795.246 euros (7.704.983 euros en 2014) (véase nota 18).

Durante el ejercicio 2015 en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales" se ha dotado un importe de 277.097 euros, de los cuales 8.872 euros se corresponden con pérdidas de créditos comerciales incobrables. En el ejercicio 2014 se dotó un importe de 3.584.114 euros de los cuales 177.874 euros se corresponden con pérdidas de créditos comerciales incobrables.

Deudores Comerciales	Deterioro de valor (€)
Saldo inicial 2013	3.748.418,72
Dotaciones	3.406.240,18
Aplicaciones y anulaciones	-330.534,45
Saldo final 2014	6.824.124,45
Dotaciones	269.105,13
Aplicaciones y anulaciones	-1.157.481,81
Saldo final 2015	**5.935.747,77**

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

Conceptos	Ejercicio 2015 (€)	Ejercicio 2014 (€)
Caja	7.397.014,57	10.263.351,51
Bancos	11.430.151,20	66.192.607,68
Total	**18.827.165,77**	**76.455.959,19**

Con el fin de asegurar la liquidez y poder atender 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 con un límite por importe de 41 millones de euros en 2015. A fecha de cierre del ejercicio, se han dispuesto las líneas crediticias por importe de 30.235.937 euros:

PÓLIZAS DE CRÉDITO	2014			2013		
BANCO	Dispuesto	Límite	Vencimiento	Dispuesto	Límite	Vencimiento
SANTANDER	-	-	-	-	15.000.000	17/12/15
CAIXABANK	5.235.937	6.000.000	29/12/16	-	4.000.000	3/12/15
SABADELL ATLÁNTICO	-	10.000.000	30/12/16	-	10.000.000	5/12/15
LIBERBANK	15.000.000	15.000.000	20/11/16	-	-	-
BANCO MARE NOSTRUM	5.000.000	5.000.000	26/11/16	-	-	-
BANCO CAIXA GERAL	5.000.000	5.000.000	29/12/16	-	-	-
TOTAL	**30.235.937**	**41.000.000**			**29.000.000**	

8.2. Inversiones en Empresas asociadas

El movimiento durante los ejercicios 2015 y 2014 de cada partida de este capítulo ha sido el siguiente:

	Largo plazo	Participaciones en empresas asociadas	Créditos a empresas asociadas	Totales (€)
2014	Saldo inicial	36.003.193,94	315.479,91	36.318.673,85
	Entradas /(reducciones)	-	12.002,81	12.002,81
	Salidas /(dotaciones)	-	-	-
	Saldo final 2014	36.003.193,94	327.482,72	36.330.676,66
2015	Entradas /(reducciones)	-	12.617,18	12.617,18
	Salidas /(dotaciones)	-7.818.974,67	-	-7.818.974,67
	Saldo final 2015	28.184.219,27	340.099,90	28.524.319,17

Con fecha 30 de Noviembre de 2007 Metro de Madrid, S.A. facilitó a Metros Ligeros de Madrid, S.A., sociedad asociada, 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 2015-2014 los intereses devengados a esas fechas se capitalizaron, pasando a ser el total dispuesto de 340.100 euros y 327.483 euros respectivamente. Los intereses devengados a 31 de diciembre de 2015 y 2014, pendientes de cobro, ascendieron a 8.257 euros y 7.951 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, 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 la Sociedad 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 realizaron dos ampliaciones 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 valor 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.

Durante 2015, la Sociedad ha dotado una provisión por deterioro por un importe de 7.818.975 euros como consecuencia del análisis del negocio de Transportes Ferroviarios de Madrid con las hipótesis futuras más probables. Esta dotación por deterioro se ha añadido a las realizadas en ejercicios anteriores por importe de 7.141.245 euros.

El importe recuperable de Transportes Ferroviarios de Madrid S.A. se ha calculado como el valor actual de la participación de la Sociedad en los flujos de efectivo que se espera que genere dicha sociedad asociada, procedente de su actividad ordinaria así como de su enajenación.

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 14 años.

» 2. La tasa de descuento utilizada es el 4,97% 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.

Las Cuentas Anuales de esta sociedad a 31 de diciembre de 2015 están siendo auditadas. No se han percibido dividendos en el ejercicio.

Miles de euros

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de participación (%)	Capital	Reservas	Otras partidas de Fondos Propios	Resultado ejercicio	Total Patrimonio Neto	Deterioro de valor de la particip.	Valor de la Inversión
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. Doctor Esquerdo, 136. 28007 Madrid	2015	42,50%	44.581	-	6.608	-904	50.285	-14.960	3.987
	2014	42,50%	44.581	-	7.294	-567	51.308	-7.141	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. Esta 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 esta sociedad a 31 de diciembre de 2015 están siendo auditadas. Durante el ejercicio se han percibido dividendos por valor de 960.000 euros.

Miles de euros

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
Metrocall,S.A. C/Josefa Valcarcel, 26 Madrid	2015	40,00%	2.750	1.600	-	1.112	-	5.461	1.503
	2014	40,00%	2.750	2.927	-	1.073	-	6.750	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 esta sociedad a 31 de diciembre de 2015 están siendo auditadas. Metros Ligeros de Madrid, S.A. es concesionaria para la construcción y explotación de la línea ML1 de metro ligero. No se han percibido dividendos en el ejercicio.

Miles de euros

Empresa Participada	Ejercicio	Porcentaje de 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. Avda. Manuel Azaña s/n 28033 Madrid	2015	42,50%	19.800	-	32.815	-453	-41.013	11.149	22.695
	2014	42,50%	19.800	-	32.939	-124	-50.539	2.076	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 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 Contrato Programa 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 2015 y 2014 ha sido el siguiente:

	CONCEPTO	Materiales diversos	Repuestos	Material de oficina	Billetaje	Vestuario	Provisión por deterioro de valor de existencias	Totales
	Saldo final 2013	1.838.966,41	12.217.678,80	129.494,70	74.048,90	64.109,40	-2.866.365,00	11.457.933,21
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)	-	-	-	-	-	-	-
	Reversion/ (Dotacíon)	-	-	-	-	-	156.607,91	156.607,91
	Saldo final 2013	1.920.356,82	13.058.938,92	153.143,86	108.377,28	64.970,88	-2.709.757,09	12.596.030,67
2015	Compras	4.491.499,25	8.790.287,73	341.917,29	256.869,74	778.358,23	-	14.658.932,24
	Consumos	-4.519.558,03	-7.319.265,15	-331.673,97	-262.185,96	-768.961,50	-	-13.201.644,61
	Traspasos (salidas)	-	-	-	-	-	-	-
	Reversión/ (Dotación)	-	-	-	-	-	38.551,67	38.551,67
	Saldo final diciembre 2014	1.892.298,04	14.529.961,50	163.387,18	103.061,06	74.367,61	-2.671.205,42	14.091.869,97

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 2015 y 2014, la corrección valorativa por deterioro de valor de existencias es de 2.671.205 euros y 2.709.757 euros, respectivamente, como consecuencia de la pérdida de valor de las existencias que la Sociedad mantiene en su stock.

Durante el ejercicio 2015 y 2014 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 2015 asciende a 14.084.428 euros, dividido en 4.679.212 acciones al portador, de 3,01 euros nominales cada una, totalmente suscritas y desembolsadas, gozando todas ellas de iguales derechos.

No existe ningún otro tipo de derecho incorporado, bonos de disfrute, obligaciones convertibles, títulos y pasivos financieros similares.

En virtud del acuerdo firmado el 12 de diciembre de 2011, la titularidad y los derechos de las acciones del Ayuntamiento de Madrid fueron transmitidos, con efecto del 28 de diciembre del 2011, a la Comunidad Autónoma de Madrid, razón por la cual ésta pasó a ser el accionista único de Metro de Madrid S.A. (véase Nota 1).

b) Reservas

La "Reserva Legal" está dotada, de conformidad con el Artículo 27 de la Ley de Sociedades de Capital, por el importe mínimo requerido del 20% del capital social.

La totalidad del importe del epígrafe 2. "Otras reservas" es de libre disposición hasta el importe en que, a consecuencia de su distribución, el patrimonio neto no resulte igual a la cifra de capital social.

c) Subvenciones, donaciones y legados

c.1. Subvenciones en Capital concedidas por el Consorcio Regional de Transportes

Corresponden a las subvenciones en capital, no reintegrables, concedidas por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) a partir de 1991, para la adquisición de activos, cuyo detalle es el siguiente:

Euros

Fondos Propios	2015	2014
Saldo al 1 de Enero	**613.376.879,53**	**661.853.376,51**
Traspaso a la Cuenta de Pérdidas y Ganancias (Importe bruto)	**-42.852.814,51**	**-44.836.705,75**
Efecto fiscal	**119.988,30**	**134.510,14**
Otros ajustes		
Ajuste de subvenciones de años anteriores	**-367.107,48**	**-3.785.658,35**
Efecto fiscal	**123.727,89**	**11.356,98**
Saldo al 31 de Diciembre	**570.400.673,73**	**613.376.879,53**

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 2015 y 2014 no se ha devengado ni recibido 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 2015, se encuentra un importe de 244.063 euros (3.785.658 euros en 2014) correspondiente a las subvenciones relacionadas con la venta de coches 6000 1ª a Buenos Aires y con otro inmovilizado dado de baja.

De acuerdo a la nueva Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, en el ejercicio 2015 se realiza un ajuste derivado de la modificación del tipo impositivo del Impuesto de Sociedades del 30% al 28%, registrando un menor importe de 123.045 euros en la cuenta de pasivo por diferencias temporarias imponibles (véase Nota 14).

c.2. Subvenciones en Capital concedidas por otros Organismos

Corresponden a las subvenciones en capital no reintegrables, materializadas en la no aplicación de intereses sobre los importes concedidos por Organismos Públicos, para la conversión de activos para actividades públicas, como museos, así como ayudas para proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación. El movimiento de estas subvenciones ha sido el siguiente:

Euros

Fondos Propios	2015	2014
Saldo al 1 de Enero	**2.182.030,44**	**2.022.330,53**
Altas		
Importe bruto	**392.500,00**	**392.500,00**
Efecto fiscal	**-1.098,97**	**-1.177,50**
Traspaso a resultados		
Importe bruto	**-213.792,04**	**-137.180,21**
Efecto fiscal	**598,62**	**411,54**
Otros ajustes		
Ajuste de subvenciones de años anteriores	-437,72	-95.139,31
Efecto fiscal	437,72	285,39
Saldo al 31 de Diciembre	**2.360.238,05**	**2.182.030,44**

De acuerdo a la nueva Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, en el ejercicio 2015 se realiza un ajuste derivado de la modificación del tipo impositivo del Impuesto de Sociedades del 30% al 28%, registrando un menor importe de 438 euros en la cuenta de pasivo por diferencias temporarias imponibles. (véase Nota 14).

a. 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 391.413 euros y de subvenciones de Investigación y Desarrollo por importe de 175.905 euros. En el ejercicio 2014, se corresponden con subvenciones de formación por importe de 733.641 euros y de subvenciones de Investigación y Desarrollo por importe de 310.343 euros.

11. Provisiones

11.1. Provisiones a largo plazo

El detalle de las provisiones a largo plazo del Balance al cierre de los ejercicios 2015 y 2014, así como los principales movimientos registrados, son los siguientes:

Euros

	Provisiones a largo plazo	Obligaciones con el personal	Provisión para impuestos	Otras provisiones	Total
2014	Saldo inicial 2014	70.824.208,00	4.495.492,19	1.144.106,34	76.463.806,53
	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**
2015	Dotaciones	17.451.853,64	232.430,57	1.631,00	17.685.915,21
	Aplicaciones/ anulaciones	-10.139.874,33	-	-11.881,75	-10.151.756,08
	Traspaso al corto plazo	-18.815.153,41	-	-	-18.815.153,41
	Saldo final 2015	**58.779.727,49**	**7.118.207,90**	**1.079.423,03**	**66.977.358,42**

11.1.1. Obligaciones con el personal

El detalle de las obligaciones a largo plazo al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 con el personal es el siguiente:

	Concepto	Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978	Provisión indemniza-ciones ERE	Provisión por procesos pendientes	Euros Provisión retribuciones a largo plazo personal	TOTAL
2014	Saldo inicial 2014	690.036,70	59.904.342,79	1.957.445,51	8.272.383,00	70.824.208,00
	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**
2015	Dotaciones	3.503,62	465.344,79	16.983.005,23	-	17.451.853,64
	Aplicaciones/ anulaciones	-	-	-10.139.874,33	-	-10.139.874,33
	Traspaso al corto plazo	-	-18.815.153,41		-	-18.815.153,41
	Saldo final 2015	**289.526,43**	**32.847.438,69**	**17.370.379,37**	**8.272.383,00**	**58.779.727,50**

- Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978: Al cierre del ejercicio 2015, 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 289.526 euros a largo plazo y 14.644 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 1,12% (rentabilidad de títulos de renta privada en el mercado de renta fija (AIAF) a 12 meses). Al cierre del ejercicio 2014, la provisión era de 286.023 euros a largo plazo y 10.548 euros a corto plazo, habiéndose calculado con un incremento salarial del 2% y un tipo de descuento del 1,39%.

- Provisión indemnizaciones ERE: Durante el ejercicio 2013 la Sociedad 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 2015 la provisión asciende a 51.951.003 euros de los cuales 32.847.439 euros se registran a largo plazo y 19.103.565 euros a corto plazo. En el ejercicio 2014 la provisión ascendió a 60.503.902 euros de los cuales 51.197.247 euros se registraron a largo plazo y 9.306.655 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%.

- Provisión por procesos pendientes: A 31 de diciembre de 2015, 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 17.370.379 euros. A cierre del ejercicio 2014 la provisión ascendía de 10.527.248 euros.

- Provisión retribuciones a largo plazo personal: En los ejercicios 2015 y 2014 no han existido cambios en las estimaciones realizadas para atender a las posibles 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.

Provisión para impuestos

El detalle de la provisión para impuestos a 31 de diciembre de 2015, es el siguiente:

	Concepto	Provisión para impuestos IAE	Provisión para impuestos IBI
2014	Saldo inicial 2014	4.213.414,57	282.077,62
	Dotaciones	704.749,95	1.967.612,81
	Aplicaciones/ anulaciones	-	-282.077,62
	Saldo final 2014	**4.918.164,52**	**1.967.612,81**
2015	Dotaciones	171.344,53	61.086,04
	Aplicaciones/ anulaciones	-	-
	Saldo final 2015	**5.089.509,05**	**2.028.698,85**

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 2015 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	2014	3.426.890,63	401.145,27	935.216,69	154.911,93	4.918.164,52
	2015	-	-	-	171.344,53	171.344,53
Saldo final 2015		**3.426.890,63**	**401.145,27**	**935.216,69**	**326.256,46**	**5.089.509,05**

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.

En 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, y se procede a anular la provisión dotada en el ejercicio 2013.

Adicionalmente en el ejercicio 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. Durante 2015, al no haberse resuelto la comprobación, se ha dotado un importe de 61.086 euros por la actualización de los posibles intereses de demora.

Euros

Impuesto	Ejer-cicios	------	Cuota	Intereses de demora	Sanción	Intereses actualización provisión	Total
Impuesto sobre Bienes Inmuebles	2014	Saldo Inicial	274.555,55	7.522,07	-	-	282.077,62
		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
	2015	Dotaciones	-	-	-	61.086,04	61.086,04
		Aplicaciones	-	-	-		0,00
		Saldo final 2015	**1.221.720,85**	**129.697,26**	**610.860,43**	**66.420,31**	**2.028.698,85**

11.1.2. Otras provisiones

En los ejercicios 2015 y 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 2015 y 2014 el importe de 576.161 euros y 582.263 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 los ejercicios indicados.

11.2. Provisiones a corto plazo

El detalle de las provisiones a corto plazo del Balance al cierre del ejercicio 2015 y de 2014, así como los principales movimientos registrados, son los siguientes:

Euros

Concepto	Paga de vacaciones de empleados anteriores a 1978	Provisión litigios a corto plazo	Provisión indemnizaciones ERE	Provisión Seguridad Social ERE	Total
Saldo inicial 2014	30.355,59	181.055,92	11.474.547,49	-	11.685.959,00
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
Saldo final 2014	**10.548,20**	**94.722,52**	**9.306.655,48**	**-**	**9.411.926,20**
Dotaciones	4.095,81	18.777,48	409.303,68	76.246,42	508.423,39
Aplicaciones/ anulaciones	-	-	-9.503.794,47	-	-9.503.794,47
Traspasos	-	-	14.323.865,35	4.491.288,06	18.815.153,41
Saldo final 2015	**14.644,01**	**113.500,00**	**14.536.030,04**	**4.567.534,48**	**19.231.708,53**

- Provisión Litigios a corto plazo: Durante el ejercicio 2015, la Sociedad ha dotado 18.777 euros en concepto de provisión por litigios a corto plazo para cubrir posibles contingencias derivadas de las reubicaciones de los locales de la red. En 2014 se aplicó por el mismo concepto un importe de 86.333 euros.

- Provisión indemnizaciones ERE: la Sociedad ha registrado a corto plazo en los ejercicios 2015 y 2014 14.536.030 euros y 9.306.655 euros respectivamente, para hacer frente a las obligaciones derivadas del expediente de regulación de empleo.

- Provisión Seguridad Social ERE: la Sociedad ha registrado a corto plazo en el ejercicio 2015 4.567.534 euros para hacer frente a las obligaciones derivadas del expediente de regulación de empleo. Durante el ejercicio 2014 no existía ningún importe a corto plazo por este concepto.

11.3. Garantías y avales

Al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 la Sociedad tenía garantizados parte de sus operaciones con terceros mediante avales y garantías concedidos por Bancos e Instituciones de Crédito, por importe de 69.327.558 euros y 92.113.098 euros, respectivamente, con el siguiente desglose (en euros):

	2015	2014
En empresas asociadas		
Transporte Ferroviarios de Madrid	8.333.241	9.381.177
Metros Ligeros de Madrid	10.200.000	17.425.000
Financiación a largo plazo (B.E.I.)	42.245.871	48.100.718
Otras contingencias	8.548.446	17.206.203

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, los socios están garantizando un préstamo subordinado de importe de 19.073.358 euros y cuyo vencimiento se ha extendido hasta el 29 de mayo de 2016. En función de la participación de Metro de Madrid en la sociedad, se refleja la garantía del 42,50% por un importe de 8.106.177 euros. Adicionalmente existen otras garantías por importe de 227.064 euros.

En el caso de Metros Ligeros de Madrid, Metro de Madrid mantiene una garantía de aportación de fondos a la compañía de hasta 10.200.000 euros destinados para la cancelación parcial de un préstamo a largo plazo en función de diversas variables económicas del plan de negocio de la compañía en 2016.

Adicionalmente como consecuencia de los contratos de venta de diversos activos inmobiliarios, formalizados en 2014 (véase Nota 6), la Sociedad tiene garantías a su favor por importe de 864.000 euros por la operación de venta “Cavanilles-Granada” y 2.454.000 euros por la operación de venta del recinto de “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 2015 y 2014 es como sigue:

NO CORRIENTE — **Euros**

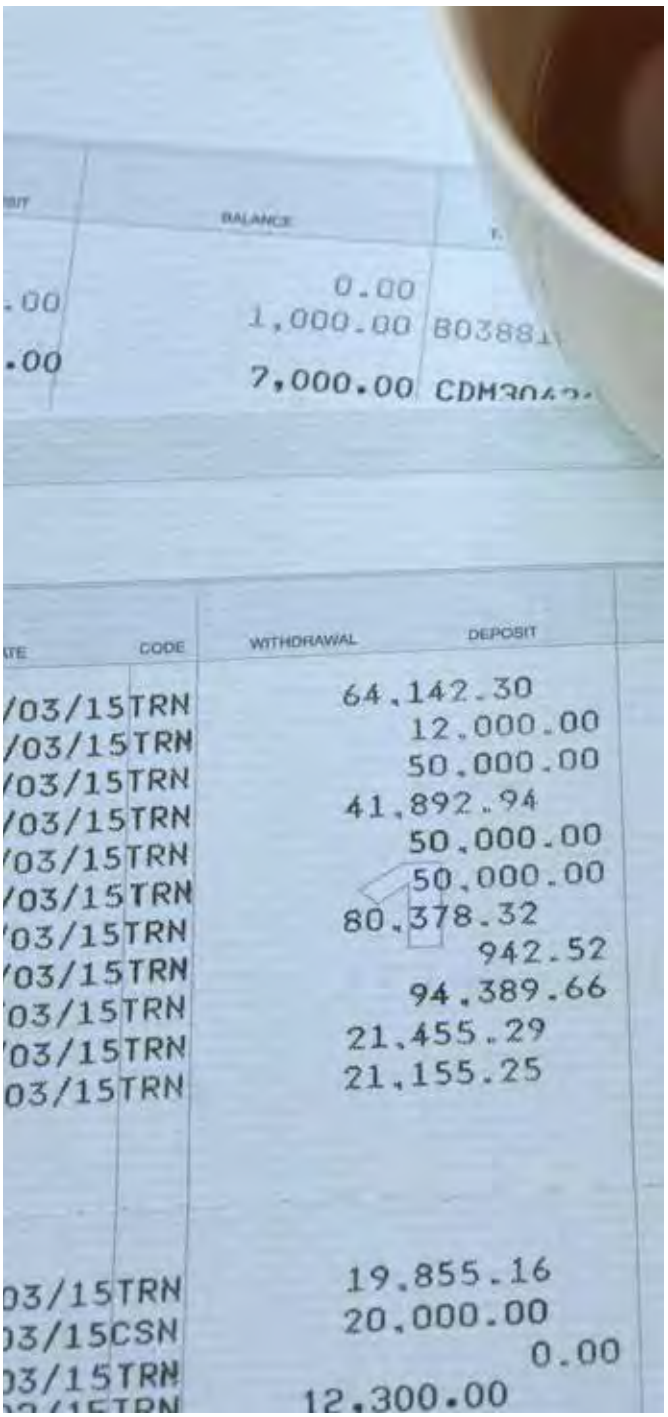
	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	Valor contable
	2015	2014
Débitos y partidas a pagar		
Deudas con Entidades de crédito-	545.610.568,46	438.327.761,57
Acreedores por arrendamiento financiero (Véase nota 7.1.)	54.417.217,92	60.464.909,66
Otros pasivos financieros	7.096.098,10	5.395.733,07
Total deudas	**607.123.884,48**	**504.188.404,30**
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A PAGAR	**607.123.884,48**	**504.188.404,30**

CORRIENTE — **Euros**

	A coste amortizado o coste	
	Valor contable	Valor contable
	2015	2014
Débitos y partidas a pagar		
Deudas con Entidades de crédito-	108.960.021,39	68.619.697,52
Acreedores por arrendamiento financiero (Véase nota 7.1)	8.006.692,80	2.807.398,28
Otros pasivos financieros	60.324.890,71	39.169.910,51
Total deudas	**177.291.604,90**	**110.597.006,31**
Proveedores (incluye empresas del grupo)	63.800.949,82	65.466.230,26
Otras cuentas a pagar	299.413.371,64	314.392.286,83
Total acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**363.214.321,46**	**379.858.517,09**
TOTAL PRÉSTAMOS Y PARTIDAS A PAGAR	**540.505.926,36**	**490.455.523,40**

12.1. Deudas con entidades de crédito

El importe nominal de la deuda con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2015 es la que se muestra a continuación:



Entidad	Valor nominal 2015	Valor nominal 2014
B.E.I. (I)	7.513	11.269
B.E.I. (II)	34.725	39.066
Bankinter 2009	13.500	16.500
Banco Popular 2009	13.500	16.500
Sabadell 2009	8.375	10.236
BBVA 2009	8.375	10.236
Santander 2009	8.375	10.236
Caixabank 2009	8.375	10.236
Bankia 2009	8.375	10.236
Santander 2010	16.500	19.500
BBVA 2010	27.500	32.500
Caixabank 2010	27.500	32.500
Abanca 2010	16.500	19.500
Bankia 2010	16.500	19.500
Bankia 2011	13.209	15.242
Caixabank 2011 *	-	18.750
Bankinter 2011 *	-	15.375
Santander 2012 *	-	14.000
BBVA 2012 *	-	11.200
Bankinter 2013 *	-	22.500
Santander 2013 *	-	13.300
Bankia 2014	12.000	12.000
Caixabank 2014 *	-	20.000
Banco Sabadell 2014	14.000	18.000
Santander 2014	24.000	24.000
BBVA 2014	30.000	30.000
Banco Caixa Geral 2014	8.469	8.469
Cajamar 2014	20.000	20.000
BEI 2015	48.000	-
BBVA 2015	60.000	-
Popular 2015	25.000	-
Abanca 2015	50.000	-
Bankinter 2015 *	36.625	-
BBVA 2015 *	8.400	-
Caixabank 2015 *	29.897	-
Santander 2015 *	11.600	-
Santander 2015 *	12.250	-
	624.188	**507.115**

** Los préstamos Caixabank 2011 y 2014, Bankinter 2011 y 2013, Santander 2012 y 2013 y BBVA 2012 que aparecen con saldo cero en 2015, han sido cancelados en dicho ejercicio, habiéndose formalizado nuevos préstamos con dichas entidades.*

A continuación se muestra el detalle de vencimientos de estos préstamos a 31 de diciembre de 2015 y 2014:

EJERCICIO 2015 (En miles de Euros)

Vencimientos a valor nominal						
Entidad	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**Posteriores**	**Saldo a 31.12.15**
B.E.I. (I)	3.756	3.756	-	-	-	7.513
B.E.I. (II)	4.341	4.341	4.341	4.341	17.363	34.725
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
Bankia 2011	1.390	1.390	1.390	1.390	7.648	13.209
Bankia 2014	1.263	1.263	1.263	1.263	6.947	12.000
Banco Sabadell 2014	4.000	4.000	4.000	2.000	-	14.000
Santander 2014	2.000	4.000	4.000	4.000	10.000	24.000
BBVA 2014	2.500	5.000	5.000	5.000	12.500	30.000
Banco Caixa Geral 2014	1.694	1.694	1.694	1.694	1.694	8.469
Cajamar 2014	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	20.000
BEI 2015		-	-	-	48.000	48.000
BBVA 2015	4.615	4.615	4.615	4.615	41.538	60.000
Popular 2015	2.083	4.167	4.167	4.167	10.417	25.000
Abanca 2015	-	3.571	7.143	7.143	32.143	50.000
Bankinter 2015	2.289	4.578	4.578	4.578	20.602	36.625
BBVA 2015	764	764	764	764	5.345	8.400
Caixabank 2015	4.600	4.600	4.600	4.600	11.499	29.897
Santander 2015	1.700	1.700	1.700	1.700	4.800	11.600
Santander 2015	1.750	1.750	1.750	1.750	5.250	12.250
TOTAL	78.189	90.633	90.449	88.449	276.470	624.188

EJERCICIO 2014 (En miles de Euros)

Vencimientos a valor nominal						
Entidad	2015	2016	2017	2018	Posteriores	Saldo a 31.12.14
B.E.I. (I)	3.756	3.756	3.756	-	-	11.269
B.E.I. (II)	4.341	4.341	4.341	4.341	21.703	39.066
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
Abanca 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
Bankia 2011	2.032	2.032	2.032	2.032	7.113	15.242
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
Santander 2012	1.750	1.750	1.750	1.750	7.000	14.000
BBVA 2012	2.800	2.800	2.800	2.800	-	11.200
Bankinter 2013	5.000	5.000	5.000	5.000	2.500	22.500
Santander 2013	1.700	1.700	1.700	1.700	6.500	13.300
Bankia 2014	-	12.000	-	-	-	12.000
Caixabank 2014	2.500	5.000	5.000	5.000	2.500	20.000
Banco Sabadell 2014	4.000	4.000	4.000	4.000	2.000	18.000
Santander 2014	-	2.000	4.000	4.000	14.000	24.000
BBVA 2014	-	2.500	5.000	5.000	17.500	30.000
Banco Caixa Geral 2014	-	1.694	1.694	1.694	3.388	8.469
Cajamar 2014	-	4.000	4.000	4.000	8.000	20.000
TOTAL	67.873	92.567	85.067	81.311	180.297	507.115

Los saldos, tipos de interés y desglose a corto y largo plazo (según el criterio del coste amortizado registrado en el Balance), al 31 de diciembre de 2015 y de 2014, son los siguientes:

EJERCICIO 2015 (En miles de euros)

Entidad	Media tipos de interés (%)	Corto plazo a coste amortizado	Largo plazo a coste amortizado	Total	Año de Venci-miento
B.E.I. (I)	0,13	3.756	3.756	7.513	2017
B.E.I. (II)	0,14	4.341	30.385	34.725	2023
Bankinter 2009	1,01	3.000	10.500	13.500	2020
Banco Popular 2009	1,09	3.000	10.500	13.500	2020
Banco Sabadell 2009	1,36	3.000	10.500	13.500	2020
BBVA 2009	1,41	1.861	6.514	8.375	2020
Santander 2009	1,41	1.861	6.514	8.375	2020
Caixabank 2009	1,41	1.861	6.514	8.375	2020
Bankia 2009	1,41	1.861	6.514	8.375	2020
Santander 2010	2,61	3.000	13.500	16.500	2021
BBVA 2010	2,61	5.000	22.500	27.500	2021
Caixabank 2010	2,11	5.000	22.500	27.500	2021
Abanca 2010	2,61	3.000	13.500	16.500	2021
Bankia 2010	2,31	3.000	13.500	16.500	2021
Bankia 2011	2,97	1.388	11.807	13.194	2025
Bankia 2014	2,89	1.255	10.703	11.958	2025
Sabadell 2014	2,83	3.969	9.964	13.933	2019
Santander 2014 *	3,61	1.986	21.916	23.902	2022
BBVA 2014 *	3,01	2.487	27.415	29.902	2022
Banco Caixa Geral 2014	2,51	1.687	6.763	8.451	2020
Cajamar 2014	2,42	3.985	15.971	19.956	2020
BEI 2015	1,62	-	48.000	48.000	2035
BBVA 2015	1,7	4.603	55.309	59.913	2028
Popular 2015	1,12	2.083	22.915	24.998	2022
Abanca 2015 *	1,02	-	49.995	49.995	2024
Bankinter 2015	2	2.289	34.333	36.621	2024
BBVA 2015	1,7	763	7.634	8.397	2026
Caixabank 2015	1,63	4.599	25.296	29.894	2022
Santander 2015 *	2,08	1.700	9.896	11.596	2021
Santander 2015	2,13	1.749	10.498	12.246	2022
TOTAL		**78.084**	**545.612**	**623.694**	

** Como consecuencia del cálculo del coste amortizado en los préstamos Santander 2014, BBVA 2014, Abanca 2015 y Santander 2015, se producirá en 2016 un incremento de capital vivo que no está reflejado en Balance 2015.*

EJERCICIO 2014 (En miles de euros)

Entidad	Media tipos de interés (%)	Corto plazo a coste amortizado	Largo plazo a coste amortizado	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
Banco Sabadell 2009	1,6	3.000	13.500	16.500	2020
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
TOTAL		**67.689**	**438.327**	**506.017**	

** 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 ha producido en 2015 un incremento de capital vivo que no estaba reflejado en Balance 2014.*

Durante el ejercicio 2015 la Sociedad ha firmado con cuatro entidades bancarias préstamos por un importe total de 183.000.000 euros siendo la disposición efectiva en el ejercicio.

En miles de euros

Entidad	Duración (años)	Principal
BEI	20	48.000
BBVA	14	60.000
Popular	7	25.000
Abanca	9	50.000
		183000

Con la finalidad de mejorar las condiciones establecidas en operaciones de financiación formalizadas en ejercicios anteriores, se han cancelado préstamos con Bankinter, BBVA, Caixabank y Santander, firmando nuevos préstamos con dichas entidades. Siguiendo este mismo objetivo, se han novado operaciones, con Bankia, Sabadell, Caixa Geral y Cajamar. ◆

12
10

Cancelación de préstamos en 2015

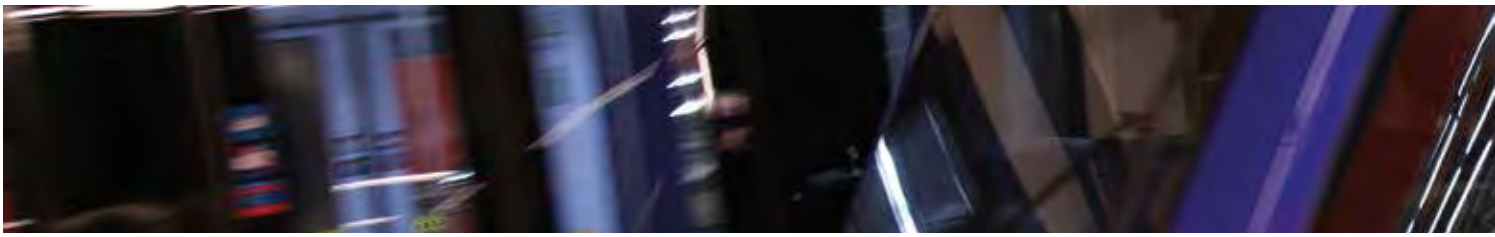
En miles de euros

Préstamo cancelado	Capital Vivo (V.Nominal)	Coste amortizado	Nuevos préstamos	Principal (V.Nominal)	Coste amortizado
BANKINTER 2011	15.375	15.375	BANKINTER 2015	36.625	36.621
BANKINTER 2013	21.250	21.129			
BBVA 2012	11.200	11.126	BBVA 2015	11.200	11.197
CAIXABANK 2011	18.750	18.750	CAIXABANK 2015	32.200	32.194
CAIXABANK 2014	20.000	19.896			
SANTANDER 2013	13.300	13.161	SANTANDER 2015	13.300	13.297
SANTANDER 2012	13.125	13.009	SANTANDER 2015	13.125	13.122
	113.000	**112.446**		**106.450**	**106.430**

Novación préstamos en 2015

En miles de euros

Novación	Principal (V.Nominal)	Coste amortizado
BANKIA 2011	14.226	14.226
BANKIA 2014	12.000	11.969
SABADELL 2014	14.000	13.934
CAJAMAR 2014	20.000	19.957
CAIXA GERAL 2014	8.469	8.451
	68.695	**68.536**



Durante el ejercicio 2014 la Sociedad, para hacer frente a las inversiones realizadas en el ejercicio (véase notas 5 y 6), firmó con siete entidades bancarias préstamos por un importe total de 134.468.852 euros:

En miles de euros

Entidad	Duración (años)	Principal (V.Nominal)
Bankia	2	12.000
Caixabank	5	20.000
Banco Sabadell	5	20.000
Banco Santander	8	24.000
BBVA	8	30.000
Banco Caixa Geral	6	8.469
Cajamar	6	20.000
		134.469

La disposición de los mismos se hizo efectiva en 2014.
Asociado al préstamo Caixabank 2010, se firmó en 2014 con esta misma entidad una operación de cobertura perfecta correspondiente al 50% del nominal del préstamo (16.250.000 euros) y coincidente en fechas de liquidación de intereses con el mencionado préstamo. La valoración de esta cobertura ha supuesto una minoración de 691.804 euros en 2015 y 864.082 euros en 2014, de los cuales se han reconocido en Patrimonio, neto del efecto impositivo 689.867 euros en 2015 y 861.490 euros en 2014 (ver cuadro de Ingresos y Gastos reconocidos).

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. Durante el ejercicio 2015 se ha procedido a su cancelación, siendo el importe registrado en 2014 de 307.445 euros, de los cuales se reconoció en Patrimonio, neto del efecto impositivo 306.523 euros (ver cuadro de Ingresos y Gastos reconocidos).

Los intereses a corto plazo, devengados y no pagados a 31 de diciembre de 2015, ascienden a 639.509 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 2014 ascendió a 930.143 euros.

El importe imputado en concepto de gasto financiero durante los ejercicios 2015 y 2014 ha sido de 18.531.796 euros y 19.168.086 euros respectivamente.

El detalle de vencimientos de las deudas a largo plazo, siguiendo el criterio de coste amortizado, 31 de diciembre de 2015 y 2014 es el siguiente:

EJERCICIO 2015. Vencimiento a coste amortizado (En miles de euros)						
Entidad	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Posteriores**	**Saldo a 31.12.15**
B.E.I. (I)	3.756	-	-	-	-	3.756
B.E.I. (II)	4.341	4.341	4.341	4.341	13.022	30.385
Bankinter 2009	3.000	3.000	3.000	1.500	-	10.500
Banco Popular 2009	3.000	3.000	3.000	1.500	-	10.500
Banco Sabadell 2009	3.000	3.000	3.000	1.500	-	10.500
BBVA 2009	1.861	1.861	1.861	931	-	6.514
Santander 2009	1.861	1.861	1.861	931	-	6.514
Caixabank 2009	1.861	1.861	1.861	931	-	6.514
Bankia 2009	1.861	1.861	1.861	931	-	6.514
Santander 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	1.500	13.500
BBVA 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	2.500	22.500
Caixabank 2010	5.000	5.000	5.000	5.000	2.500	22.500
Abanca 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	1.500	13.500
Bankia 2010	3.000	3.000	3.000	3.000	1.500	13.500
Bankia 2011	1.388	1.388	1.388	1.388	6.253	11.806
Bankia 2014	1.255	1.256	1.257	1.258	5.674	10.700
Banco Sabadell 2014	3.978	3.988	1.998	-	-	9.964
Santander 2014 *	3.978	3.982	3.986	3.989	5.993	21.929
BBVA 2014 *	4.977	4.981	4.986	4.990	7.493	27.427
Banco Caixa Geral 2014	1.689	1.690	1.691	1.693	-	6.763
Cajamar 2014	3.988	3.991	3.994	3.998	-	15.971
BEI 2015	-	-	-	3.000	45.000	48.000
BBVA 2015	4.604	4.605	4.606	4.607	36.888	55.309
Popular 2015	4.166	4.166	4.166	4.166	6.250	22.915
Abanca 2015 *	3.571	7.142	7.142	7.142	24.999	49.997
Bankinter 2015	4.577	4.578	4.578	4.578	16.023	34.333
BBVA 2015	763	763	763	763	4.581	7.634
Caixabank 2015	4.599	4.599	4.599	4.599	6.899	25.296
Santander 2015 *	1.701	1.700	1.700	1.700	3.100	9.901
Santander 2015	1.749	1.750	1.750	1.749	3.500	10.498
TOTAL	**90.524**	**90.364**	**88.389**	**81.185**	**195.175**	**545.640**

EJERCICIO 2014. Vencimiento a coste amortizado (En miles de euros)						
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
TOTAL	**92.304**	**84.870**	**81.172**	**71.434**	**108.704**	**438.484**

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:

- El importe pendiente, a valor actual, de los Préstamos sin intereses concedidos por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y por el Ministerio de Fomento, con carácter reintegrable, recibidos durante los ejercicios comprendidos en el período 2008–2015, ambos inclusive, asciende a 3.062.770 euros. El detalle de vencimientos es el siguiente:

EJERCICIO 2015 (En miles de euros)								
Entidad	2017		2018		2019		Posteriores	
	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual	Valor nominal	Valor Actual
M. de Industria, Comercio y Turismo	671	644	671	595	671	570	1.056	812
Ministerio de Fomento	58	56	58	51	58	49	406	286
TOTAL	**729**	**700**	**729**	**646**	**729**	**619**	**1.462**	**1.098**

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
TOTAL	**797**	**766**	**815**	**727**	**815**	**697**	**2.609**	**2.011**

El importe de las fianzas recibidas a largo plazo asciende al cierre del ejercicio 2015 a 3.341.524 euros, siendo el importe al cierre del ejercicio 2014 de 23.524 euros.

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 31.12.2015€	Saldo a 31.12.2014€
Proveedores de Inmovilizado:		
-por facturación recibida	32.573.828,24	15.279.922,25
-por facturación pendiente de recibir	26.435.398,48	23.031.279,63
SUBTOTAL	**59.009.226,72**	**38.311.201,88**
Otras deudas	1.315.663,99	858.708,63
TOTAL	**60.324.890,71**	**39.169.910,51**

En el epígrafe de "Otras deudas" se encuentra a 31 de diciembre de 2015, principalmente, el importe de 873.107 euros (898.980 euros a 31 de diciembre de 2014) 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 2008-2015 (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 2015	Ejercicio 2014
Proveedores	63.437.258,99	65.098.337,31
Proveedores empresas del grupo y asociadas (Nota 18)	363.690,83	367.892,95
Acreedores varios	272.188.009,20	284.286.599,21
Remuneraciones pendientes de pago	13.804.444,12	14.766.375,53
Otras deudas con las Administraciones Públicas (Nota 14.1)	13.405.266,80	13.039.832,61
Anticipo de clientes	15.651,52	2.299.479,48
TOTAL	**363.214.321,46**	**379.858.517,09**

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 (véase nota 6). De acuerdo al calendario de entregas estipulado, durante el ejercicio 2015 se han entregado 3 unidades de material móvil y lotes de repuestos por un importe de 2.283.828 euros (en 2014, el importe ascendió 13.272.039 euros).

El detalle de las partidas incluidas en el epígrafe "Acreedores varios", es el siguiente (en euros):

	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014
·Acreedores diversos	218.867.512,79	227.001.564,06
Acreedores, facturas pendientes de recibir	53.308.125,22	57.273.941,73
Anticipo de clientes	12.371,19	11.093,42
Total	**272.188.009,20**	**284.286.599,21**

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 (véase nota 2(h)).

12.4. Información sobre el periodo medio de pago a proveedores Disposición adicional Tercera "deber de información" de la Ley 15/2010 de 5 de julio.

La información sobre el periodo medio de pago a proveedores es como sigue:

	2015
	Días
Periodo medio de pago a proveedores	50,91
Ratio de operaciones pagadas	49,44
Ratio de operaciones pendientes de pago	60,44
Total pagos realizados	Importe (euros)
	520.641.617
Total pagos pendientes	80.499.284

13. Periodificaciones a largo plazo

La composición del saldo del epígrafe "VII. Periodificaciones a largo plazo" del activo del Balance, es la siguiente (véase Nota 7):

PERIODIFICACIONES LARGO PLAZO	2015 (en euros)	2014 (en euros)
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 3000	47.129.293,53	46.949.722,19
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 9000	29.779.068,52	29.622.138,00
Total	**76.908.362,05**	**76.571.860,19**

El saldo del apartado V. "Periodificaciones a largo plazo" del pasivo del Balance encuadra lo siguiente:

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 2015 y 2014 un importe de 2.208.719 euros y 2.839.782 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 2015 y 31 de diciembre de 2014 se encuentran pendientes de traspasar a Patrimonio Neto un importe de 3.140.000 euros y 3.532.500 euros respectivamente.

14.Situación fiscal y administraciones públicas

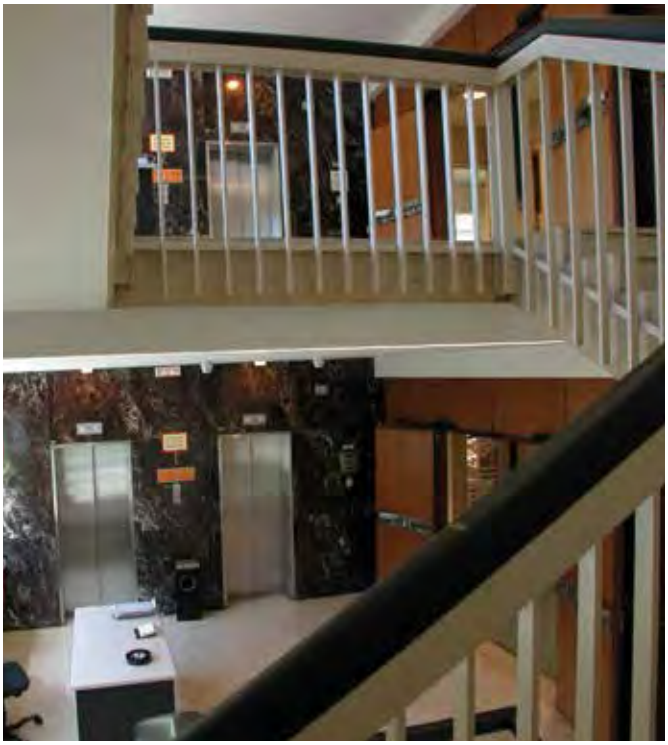
14.1.Saldos corrientes con las Administraciones Públicas

La composición de los saldos corrientes con las Administraciones Públicas al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 es la siguiente (en euros):

Entidades públicas acreedoras	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014
España		
Hacienda pública, por IRPF	6.095.291,99	6.015.560,66
Organismos Seguridad Social	7.291.518,82	7.024.057,40
Ecuador (Ver Nota 1)		
Hacienda pública, por IRPF/IVA	18.455,99	214,55
Total	**13.405.266,80**	**13.039.832,61**

Entidades públicas deudoras	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014
España		
Hacienda pública, por retenciones y otros	197.013,41	831.776,79
Hacienda pública, por IVA	32.443.208,92	13.839.796,37
Hacienda pública por IVA soportado no devengado	3.362.349,70	876.043,69
Seguridad Social	27.582,07	0,00
Ecuador (Ver Nota 1)		
Hacienda pública, IRPF/IVA/Otros	145.970,46	935.832,06
Total	**36.176.124,56**	**16.483.448,91**

El importe que registra la cuenta “Hacienda Pública deudor por IVA soportado no devengado” recoge deducciones pendientes de practicar correspondientes a facturas de inmovilizaciones en curso pendientes de pago a su oportuno vencimiento, conforme a lo establecido en el artículo 75.dos de la Ley 37/1992.



14.2. Conciliación entre el resultado contable y la base imponible fiscal

Al ser la actividad principal el transporte público metropolitano la Sociedad se puede acoger a la Bonificación del artículo 34.2 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, y por ello se encuentra bonificada la cuota íntegra en un 99 %.

El siguiente cuadro muestra la conciliación entre resultado contable y la base imponible del Impuesto sobre Sociedades correspondiente al ejercicio 2015:

Concepto	Cuenta de pérdidas y ganancias (€)			Ingresos y gastos directamente imputados al patrimonio neto (€)			Total (€)
Saldo de ingresos y gastos del ejercicio			**-72.604.234,12**			**-42.319.841,15**	**-114.924.075,27**
	Aumentos	**Disminuciones**	**Saldo**	**Aumentos**	**Disminuciones**	**Saldo**	**Total**
Impuesto sobre Sociedades	6.192,15	53.886,39	-47.694,24	-	242.075,54	-242.075,54	-289.769,79
Diferencias permanentes	8.365.119,84	-	8.365.119,84	-	-	-	8.365.119,84
Diferencias temporarias:							
- Con origen en el ejercicio	48.542.247,82	-	48.542.247,82	42.561.916,69	-	42.561.916,69	91.104.164,51
- Con origen en ejercicios anteriores	-	50.753.728,41	-50.753.728,41	-	-	-	-50.753.728,41
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores	-	-	-	-	-	-	-
Base Imponible	**-**	**-**	**-66.498.289,11**	**-**	**-**	**-**	**-66.498.289,11**

Las diferencias permanentes corresponden principalmente por importe de 7.818.975 euros, a la dotación del deterioro de la participación en la sociedad asociada Transportes Ferroviarios de Madrid S.A.

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**

Los ajustes realizados al resultado contable por aplicación de las diferencias temporarias son los siguientes (en euros):

Diferencias temporarias con origen en el ejercicio	2015		2014	
	Aumentos (€)	Disminuciones (€)	Aumentos (€)	Disminuciones (€)
Provisión vacaciones agentes anteriores a 1978	7.599,43	-	-	-
Provisión para impuestos	171.344,53	-	704.749,95	-
Provisión recursos pendientes Recursos Humanos	16.983.005,23	-	9.170.137,66	-
Externalización plan de pensiones	-	-	-	-
Provisión depreciación existencias	-	-	-	-
Provisión depreciación inversiones financieras	-	-	-	-
Provisión por litigios C/P	18.777,48	-	-	-
Limitación gastos financieros	11.532.755,81	-	16.498.565,27	-
Limitación amortización contable	-	-	33.035.565,37	-
Provisión Indemnizaciones y Seguridad Social ERE	19.766.048,30	-	866.492,38	-
Provisión tributos municipales	62.717,04	-	1.969.243,81	-
TOTAL	**48.542.247,82**		**62.244.754,44**	

Diferencias temporarias con origen en ejercicios anteriores	2015		2014	
	Aumentos (€)	Disminuciones (€)	Aumentos (€)	Disminuciones (€)
Aplicación provisión recursos humanos pendientes	-	10.139.874,33	-	600.334,70
Provisión depreciación existencias	-	38.551,67	-	156.607,91
Externalización plan de pensiones	-	5.532.174,60	-	17.022,15
Provisión vacaciones agentes anteriores a 1978	-	-	-	423.821,28
Provisión Indemnizaciones y Seguridad Social ERE	-	28.318.947,88	-	11.741.479,87
Provisión por litigios C/P	-	-	-	86.333,40
Provisión tributos municipales	-	5.780,00	-	32.177,00
Provisión depreciación inversiones financieras	-	-	-	2.618.320,00
Limitación amortización contable	-	6.718.399,92	-	-
TOTAL	**-**	**50.753.728,40**	**-**	**15.676.096,31**

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 2015 y 2014 de acuerdo con la base imponible determinada en el punto anterior (en euros):

Conceptos	2015 (€)	2014 (€)
Resultado Negativo Contable antes de impuestos	72.651.928,36	29.848.253,23
Diferencias permanentes	8.365.119,84	2.818.869,49
Base contable del Impuesto	64.286.808,52	27.029.383,74
Crédito fiscal 30%	18.000.306,39	8.108.815,12
Parte Bonificada 99% (Art. 34.2. L.I.S.)	17.820.303,32	8.027.726,97
Ingreso por impuesto de sociedades del ejercicio	180.003,06	81.088,15
Ingreso por impuesto de sociedades del ejercicio (bases imponibles negativas no contabilizadas)	-186.195,21	-
Ajuste a la imposición sobre beneficios	-	10.990,84
Ingreso por impuesto de sociedades	-6.192,15	92.078,99

14.4. Desglose del gasto o ingreso por impuesto sobre sociedades

El desglose de gasto o ingreso por impuesto sobre sociedades de los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

	2015 (€)	2014 (€)
Impuesto corriente	-	-47.626,98
- Ejercicio actual	-	-47.626,98
- Ejercicios anteriores	-	-
Impuesto diferido	-6.192,15	139.705,97
TOTAL	**-6.192,15**	**92.078,99**

Las bases imponibles negativas pendientes de compensar a 31 de diciembre de 2015 y sus correspondientes importes (en euros), no existiendo límite temporal de aplicación, son las siguientes:

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
2015 (estimada)	66.498.289,11

El efecto impositivo de estas bases imponibles negativas se encuentra registrado contablemente dentro del epígrafe de Balance "Activo por impuesto diferido". En el ejercicio 2015, la Sociedad no registra contablemente el crédito fiscal generado por las bases imponibles negativas afloradas en el ejercicio cuyo importe asciende a 186.195 euros. En el ejercicio 2014, se compensan bases imponibles negativas del ejercicio 2009 por importe de 4.884.819 euros.

14.5. Activos por impuesto diferido registrados.

El detalle del saldo de esta cuenta al cierre de los ejercicios 2015 y 2014 es el siguiente:

Activos por impuesto diferido (€)	2015	2014
Provisión para impuestos	19.930,98	20.516,38
Provisión por litigios	48.526,30	31.604,02
Externalización plan de pensiones	0	16.596,52
Provisión Inversiones Financieras	12.664,19	13.568,78
Provisión por depreciación de existencias	7.479,38	8.129,27
Provisión empleados anteriores a 1978	851,68	889,71
Provisión tributos municipales	9,13	22,23
Provisión post jubilación abono transporte	23.162,67	24.817,15
Limitación deducibilidad gastos financieros	155.321,37	131.817,48
Provisión Litigios c/p	317,8	284,17
Limitación amortización contable	169.303,68	201.552,00
Provisión ERE	145.462,81	181.511,72
Diferencias temporarias operaciones cobertura	1.937,05	3.514,59
Diferencias temporarias	**584.967,04**	**634.824,02**
Crédito fiscal	**385.119,77**	**412.628,32**
Total activos por impuesto diferido	**970.086,81**	**1.047.452,34**

De acuerdo a la nueva Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades, en el ejercicio 2015 se realiza un ajuste en el crédito fiscal, derivado de la modificación del tipo impositivo del Impuesto de Sociedades del 30% al 28%, registrando un menor importe de 27.509 euros. El crédito fiscal a 31 de diciembre 2014 incluye un importe de bases imponibles registradas de 412.628 euros de ejercicios anteriores, habiéndose 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 una disminución de 48.279 euros. Dicho importe incluye 42.322 euros por la modificación del tipo impositivo del Impuesto de Sociedades del 30% al 28%. En 2014 se registró un ingreso por impuesto diferido en la cuenta de resultados de 139.706 euros.

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 (€)	2015	2014	Vencimiento
Gastos de formación año 2006	143.603,64	143.603,64	2021
Gastos de formación año 2007	144.407,40	144.407,40	2022
Gastos de formación año 2008	122.106,80	122.106,80	2023
Gastos de formación año 2009	71.770,33	71.770,33	2024
Gastos de formación año 2010	26.002,39	26.002,39	2025
Gastos de I+D+i año 2005	66.769,72	66.769,72	2023
Gastos de I+D+i año 2006	143.168,67	143.168,67	2024
Gastos de I+D+i año 2007	283.285,92	283.285,92	2025
Gastos de I+D+i año 2008	1.980.772,58	1.980.772,58	2026
Gastos de I+D+i año 2009	2.720.249,79	2.720.249,79	2027
Gastos de I+D+i año 2010	863.050,42	863.050,42	2028
Gastos de I+D+i año 2011	312.031,12	312.031,12	2029
Gastos de I+D+i año 2012	56.217,90	56.217,90	2030
Gastos de I+D+i año 2013	47.920,51	47.920,51	2031
Gastos de I+D+i año 2014	22.968,24	22.968,24	2032
Gastos de I+D+i año 2015*	10.000,00	-	2033
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	384.797,67	384.797,67	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
Total activos por impuesto diferido	**8.633.506,91**	**8.623.506,91**	

* 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, por lo que se registra un pasivo por impuesto diferido. El saldo por este concepto al cierre del ejercicio asciende a 1.608.580 euros y la variación de este importe diferido, una disminución de 243.654 euros, se ha imputado al patrimonio neto. En esta disminución se refleja el ajuste derivado de la modificación del tipo impositivo del Impuesto de Sociedades del 30% al 28%, por importe de 123.482 euros.

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 trascurrido el plazo de prescripción de cuatro años. Por ello, a 31 de diciembre de 2015 la Sociedad tiene abiertos a inspección por las autoridades fiscales todos los impuestos principales que le son aplicables desde diciembre de 2011, excepto el Impuesto sobre Sociedades que lo está desde el 1 de enero de 2011. Los Administradores de la Sociedad no esperan que, en caso de inspección, surjan pasivos adicionales de importancia.

No obstante, el derecho de la Administración para comprobar o investigar las bases imponibles negativas compensadas o pendientes de compensación, las deducciones por doble imposición y las deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades aplicadas o pendientes de aplicación, prescriben a los 10 años a contar desde el día siguiente a aquel en que finalice el plazo establecido para presentar la declaración o autoliquidación correspondiente al periodo impositivo en que se generó el derecho a su compensación o aplicación. Transcurrido dicho plazo, la Sociedad deberá acreditar las bases imponibles negativas o deducciones, mediante la exhibición de la liquidación o autoliquidación y de la contabilidad, con acreditación de su depósito durante el citado plazo en el Registro Mercantil.

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 Corto Plazo	2015	2014
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 3000	641.546,09	-
Por arrendamiento operativo Ferromóvil 9000	385.903,91	-
Otros	97.149,41	-
Total	**1.124.599,41**	**-**

El saldo del epígrafe "Periodificaciones a corto plazo" del pasivo recoge 363.196 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 2014 ascendía a 1.945.774 euros). En la cuenta de pérdidas y ganancias se ha reconocido en concepto de ingresos de trabajos para el exterior, 1.582.578 euros (en 2014 ascendió a 2.260.288 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 Sociedad 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 arbítrales 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 2015, 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 2015, 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 2015, 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 2015, 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 2015 no se producen modificaciones significativas respecto al ejercicio 2014.

17. Ingresos y Gastos

a) Sueldos y salarios y cargas sociales

El importe de los sueldos y salarios, en 2015 y en 2014, arroja el siguiente detalle:

Concepto	2015	2014
Remuneraciones	262.417.131,72	259.907.673,73
Accidente y enfermedad	2.180.745,17	3.012.982,25
Dietas de formación profesional	146.178,75	134.177,17
Otros conceptos de nómina	6.936.633,45	9.260.794,83
Indemnizaciones ERE	715.986,56	635.191,20
TOTAL	**272.396.675,65**	**272.950.819,18**

Las cargas sociales se desglosan en:

Concepto	2015	2014
Seguridad Social	85.370.661,36	79.681.350,10
Seguridad Social ERE	234.908,33	334.450,29
Otros gastos sociales	4.274.878,21	4.739.727,06
TOTAL	**89.880.447,90**	**84.755.527,45**

b) Servicios exteriores

Este punto de la cuenta de Pérdidas y Ganancias se compone en el 2015 como en el 2014 del siguiente detalle:

Concepto	2015	2014
Cánones y arrendamientos (nota 7.2)	160.480.902,07	151.593.929,79
Reparación y conservación	99.224.400,33	85.941.380,69
Suministros	72.976.255,44	71.396.139,39
Trabajos exteriores	105.075.380,61	127.046.954,99
Primas de seguros	4.394.735,19	4.674.890,41
Servicios bancarios y similares	1.945.116,07	2.174.822,98
Transportes y fletes	510,00	1.290,00
Comunicaciones	1.446.834,80	1.480.884,48
Relaciones públicas	241.819,54	113.299,03
Publicidad y comunicaciones	764.561,26	3.524.632,17
Gastos jurídicos	84.678,61	59.373,88
Consultores	1.344.784,95	1.837.792,59
Varios	390.129,03	406.723,23
TOTAL	**448.370.107,90**	**450.252.113,63**

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	2015	2014
Servicios de Vigilancia	47.745.965,52	69.960.277,96
Servicios de Limpieza	48.934.158,02	48.949.668,62
Serv. de Transportes de Fondos	2.006.275,47	2.054.367,52
Otros Trabajos exteriores	6.388.981,60	6.082.640,89
TOTAL	**105.075.380,61**	**127.046.954,99**

c) Ventas

La distribución de la cifra de ventas, en 2015 y en 2014, es la siguiente:

Concepto	2015	2014
Ingresos por transporte de viajeros	749.257.166,29	667.234.743,70
Ingresos por comisión venta títulos Consorcio Regional de Transportes de Madrid	23.297.772,35	22.713.518,72
Ingresos por explotación Transportes Ferroviarios Madrid SA	9.487.796,80	9.487.796,78
Ingresos por explotación Metros Ligeros Madrid SA	8.711.386,52	8.306.872,96
VENTAS	**790.754.121,96**	**707.742.932,16**

- 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 2015 hasta 31 de diciembre de 2015 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 2015 y 2014, los siguientes importes:

Concepto	Euros 2015	Euros 2014
Otros Ingresos	882.855,94	180.513,31
Otros Gastos	-3.078.362,53	-1.082.065,57
SUBTOTAL	**-2.195.506,59**	**-901.552,26**

La cuenta de "Otros Ingresos" incluye, principalmente las devoluciones de la Agencia Tributaria por el denominado "céntimo sanitario" y diversas anulaciones de gastos de ejercicios anteriores. Al cierre del ejercicio 2014 esta cuenta incluía principalmente, la devolución de ingresos indebidos por infracciones de horas extras por importe de 119.030 euros.

La cuenta de "Otros Gastos" en 2015 incluye, principalmente gastos a la Seguridad Social por ajustes en las declaraciones debidas a los cambios en los Códigos de Actividades Económicas y de Ocupación para los ejercicios 2011-2012 y 2011-2016 respectivamente, así como diversos ajustes en los saldos contables de ejercicios anteriores. Al cierre del ejercicio 2014 esta cuenta incluía 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.

18. Operaciones con partes vinculadas

Las transacciones efectuadas con las empresas asociadas durante los ejercicios 2015 y 2014 han sido las siguientes:

SOCIEDAD	INGRESOS		GASTOS	
	2015	2014	2015	2014
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.				
Prestación de Servicios	9.508.984,10	9.509.198,17	-	-
Publicidad	-	-	22.347,81	20.313,33
	9.508.984,10	9.509.198,17	22.347,81	20.313,33
Metros Ligeros de Madrid, S.A.				
Explotación de la Línea Metro Ligero ML1	8.653.997,99	8.248.904,76	-	-
Otros ingresos	57.388,53	57.968,20	-	-
Cesión de uso de cocheras en Hortaleza y otros gastos	-	-	1.148.736,09	1.159.074,66
Intereses de Préstamos	16.077,78	15.484,84	-	-
	8.727.464,30	8.322.357,80	1.148.736,09	1.159.074,66
TOTAL	**18.236.448,40**	**17.831.555,97**	**1.171.083,90**	**1.179.387,99**

Los saldos que mantienen las citadas sociedades, a 31 de diciembre de 2015 y de 2014, son los siguientes:

SOCIEDAD	Saldo deudor (Véase Nota 8.1.2)		Saldo acreedor (Véase Nota 12.3)	
	2015	2014	2015	2014
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.	5.775.523,34	3.265.713,96	132.223,89	134.087,95
Metros Ligeros de Madrid, S.A.	6.654.685,92	4.829.618,25	231.466,94	233.805,00
TOTAL	**12.430.209,26**	**8.095.332,21**	**363.690,83**	**367.892,95**

Las transacciones efectuadas con las partes vinculadas durante los ejercicios 2015 y 2014 han sido las siguientes:

Euros

Consorcio Regional de Transportes de Madrid	2015	2014
INGRESOS POR VENTAS	749.257.166,29	667.234.743,7
INGRESOS COMISIÓN VENTA DE ABONOS	23.297.772,35	22.713.518,72
INGRESOS POR REPERCUSIÓN DE MATERIALES	248.817,37	394.227,36

Los saldos que se mantienen con las partes vinculadas son las siguientes:

Euros

SOCIEDAD	Saldo deudor		Saldo acreedor	
	2015	2014	2015	2014
Consorcio Regional de Transportes de Madrid	142.795.245,88	7.704.982,59	52.675.733,38	56.246.110,24
TOTAL	142.795.245,88	7.704.982,59	52.675.733,38	56.246.110,24

Euros

SOCIEDAD	Saldo acreedor	
	2014	2013
Dirección General de Infraestructuras	147.593.890,30	146.722.660,72
TOTAL	147.593.890,30	146.722.660,72

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.

20. Otra información

20.1. Personas empleadas en el ejercicio 2015 y 2014

	Numero medio a 31.12.2015	Situación a 31.12.2015	Numero medio a 31.12.2014	Situación a 31.12.2014
Consejeros	**8**	**8**	**11**	**10**
Hombres	7	7	9	9
Mujeres	1	1	2	1
Personal Directivo	**40**	**40**	**32**	**32**
Hombres	32	32	29	29
Mujeres	8	8	3	3
Personal Técnico y Administrativo	**1.347**	**1.331**	**1.351**	**1.334**
Hombres	955	944	957	945
Mujeres	392	387	394	389
Personal de Operación	**4.098**	**4.048**	**4.235**	**4.179**
Hombres	2.776	2.742	2.895	2.857
Mujeres	1.322	1.306	1.340	1.322
Personal Operativo	**1.198**	**1.182**	**1.255**	**1.239**
Hombres	1.180	1.164	1.233	1.217
Mujeres	18	18	22	22
TOTAL	**6.691**	**6.609**	**6.884**	**6.794**

20.2. Remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración y del Personal Directivo

Durante el ejercicio 2015 la Sociedad ha registrado un importe de 7.572 euros en concepto de dietas y otras remuneraciones a los miembros del Consejo de Administración de Metro de Madrid, S.A. En el ejercicio 2014 no se percibieron importes por este concepto.

A 31 de diciembre de los ejercicios 2015 y 2014 no existen saldos ni deudores ni acreedores con los miembros del Consejo de Administración.

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 2015 y 2014 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 2015, la cantidad de 766.356 euros, siendo en 2014 el importe de 973.207 euros.

A 31 de diciembre de 2015 existe un saldo deudor del personal directivo por importe de 37.500 euros, por concesión de un anticipo a plazos.

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 2015 y 2014, honorarios por servicios profesionales, según el siguiente detalle (en euros):

CONCEPTO	2015	2014
Por servicios de auditoria	51.800,00	74.000,00
Por otros servicios	0	49.975,00
TOTAL	**51.800,00**	**123.975,00**

El importe indicado en el cuadro anterior incluye la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2015 y 2014, con independencia del momento de su facturación.

20.5. Aspectos medioambientales

En línea con la política medioambiental establecida, se vienen acometiendo actividades y proyectos con la gestión en este ámbito. Durante el presente ejercicio 2015, 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

GRAN VIA
Tapas
TAXI

Metro de Madrid, S.A.

Cuentas Anuales
31 de diciembre de 2015

Informe de gestión
Ejercicio 2015

(Junto con el Informe de Auditoría Independiente)

KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259 C
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. (la Sociedad), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2015, 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.

KPMG Auditores, S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la red KPMG de firmas independientes afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), sociedad suiza.

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº.S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº.10.
Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M -188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

2

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 2015 ni los bienes que le han sido cedidos para su explotación sin contraprestación alguna, correspondientes a infraestructuras realizadas con cargo a presupuestos de diferentes Administraciones Públicas desde 1956, ni la cesión de uso de determinada infraestructura ferroviaria que la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid realizó en 2012 de forma gratuita y por un periodo de 15 años a la Sociedad. Metro de Madrid, S.A. no dispone de la información necesaria para poder llevar a cabo la valoración de estos bienes y derechos de uso, por lo que no podemos determinar el efecto que este hecho pudiera tener en las cuentas anuales adjuntas del ejercicio 2015. Nuestro informe de auditoría del ejercicio 2014 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. a 31 de diciembre de 2015, 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 2015 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 2015. 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 2016

Auditores
INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

Año 2016 Nº 01/16/06348
COPIA GRATUITA

Informe sujeto a la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en España

Edita: METRO DE MADRID S.A.
Diseño y maquetación: ALCANDORA PUBLICIDAD
Este libro se ha impreso usando materiales respetuosos con el medio ambiente.

Metro

Cavanilles, 58 - 28007 Madrid