

Metro de Madrid

Metro de Madrid

Informe Anual 2000



# Metro de Madrid

Informe Anual 2000

Edita: Metro de Madrid

Diseño y maquetación: R. Polo

Fotomecánica e impresión: EPES, Industrias Gráficas, S.L.

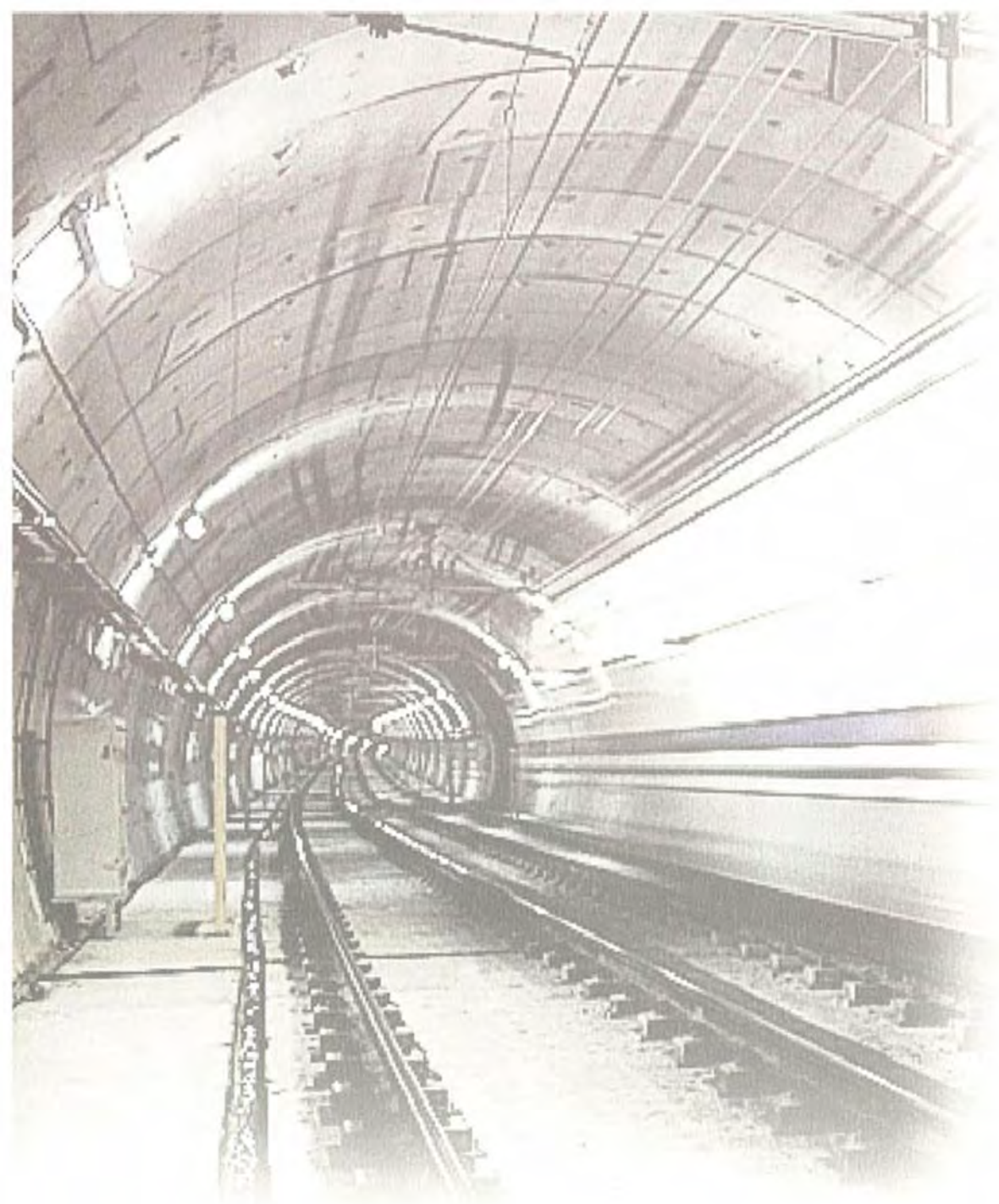
Avd. Valdelaparra, 27 - Alcobendas

Depósito Legal: M-36.980 - 2001

# CONTENIDO



<b>Presentación</b>	5
<b>Informe de Gestión</b>	15
Metro de Madrid, vuela	16
Planes de inversión	
Oferta de transporte	
Viajes realizados	
Calidad del servicio prestado	
<b>Gestión</b>	26
Cumplimiento de la producción	
Eficiencia	
Subvención a la explotación	
Ingresos por recaudación	
Ingresos ajenos a la explotación	
Recursos Humanos	
<b>Investigación y Desarrollo</b>	34
Nuevas tecnologías	
Metro de Madrid con un canal de TV propio	
Euro	
Plan de Ampliación 1999-2003	
<b>Variables significativas</b>	38
<b>Cuentas Anuales</b>	43
Balance de Situación	44
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	46
Memoria	48
<b>Consejo de Administración y Consejo de Dirección</b>	73
<b>Informe de Auditoría</b>	79





Presentación  
Presentación  
Presentación



**E**s inevitable una cierta carga emotiva por mi parte ante la grata labor de prologar el acta de este nuevo ejercicio de Metro de Madrid S.A. debidamente documentado en la preceptiva y necesaria Memoria anual.

Un punto emotivo por la satisfacción íntima - pero compartida con todo el equipo de personas, profesionales, que componen la plantilla de Metro - de contemplar el devenir tan dinámico de esta Empresa que se ha involucrado en su crecimiento en todos los aspectos para llegar más lejos, a más usuarios y mejor; parafraseando el lema olímpico "altius, citius, fortius", y seguro que su equipo directivo y todo su capital humano, asumen este lema como el reto de su quehacer diario, compitiendo cada día por ser los mejores, no como meta, que ahí acabaría el reto, sino como objetivo, diría como objeto, de esta siempre joven Sociedad. Por eso es grato dedicar un tiempo a redactar estas líneas y reflexionar sobre la tarea hecha.

Esto me hace pensar que la Memoria, tal como la entendemos, en términos de Documento de gestión, de elemento de trabajo y estudio, de rendición de cuentas, etc., es necesaria, como antes he comentado; pero se me antoja que en el caso de Metro de Madrid, el término Memoria en cuanto que comporta un significado pretérito, parece anacrónico, porque su aglísima vocación, su capacidad de innovación, y su inquietud por ofrecer el mejor servicio, van radactando día a día lo que yo pretendo resumir brevemente, y el propio contenido de la Memoria se actualiza cotidianamente, es decir se puede concluir con total seguridad que, rompiendo los tópicos, Metro sigue avanzando, y que esta sociedad nuestra inmersa en un discurso de progreso, Metro, desde la solidez de los hechos, contribuye a convalidar ese discurso que hacemos nuestro.

No me queda sino agradecer a todos los que hacen posible esta realidad ilusionante su contribución a la consolidación de este servicio como la mejor forma de transporte en nuestra Comunidad, y con sus usuarios-destinatarios, quienes nos permiten esta aseveración, como podemos deducir de la lectura de este documento que, como ya he expresado en otras ocasiones, debe seguir impulsando nuestros proyectos convirtiendo su lección en su propósito de futuro.

Madrid, veintinueve de marzo de dos mil uno.



**LUIS EDUARDO CORTÉS MUÑOZ**

Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes  
de la Comunidad de Madrid





**O**tro año ha pasado, y en el 2000 el número de usuarios de Metro de Madrid ha superado los 525 millones. Desde que terminamos y pusimos en servicio la ampliación 1995-1999 de nuestra red, de 38 kilómetros de túnel y 18 en superficie, el número de usuarios ha subido en 128 millones al año. Esto significa que, con un ahorro medio de 7 minutos por usuario según las estimaciones del Consorcio Regional de Transportes, el total de horas ganadas por los usuarios en nuestra Comunidad de Madrid ha sido de 15 millones. Además, de los usuarios existentes, muchos de ellos se encuentran ahora con una nueva estación más cerca de sus domicilios o de sus lugares de trabajo, ahorrando también mucho tiempo en sus desplazamientos. En definitiva, aquella ampliación de la red ha supuesto un ahorro de más de 20 millones de horas al año en el conjunto de nuestros usuarios. Una estimación monetaria de este ahorro social puede hacerse teniendo en cuenta que la hora media se valora, en los estudios de transporte del Consorcio Regional, en unas 1.500 pesetas.

Este es el objeto de nuestro trabajo, y nuestra mayor recompensa. Pero las dificultades técnicas que conlleva la mejora del servicio a los usuarios, en particular en los proyectos de construcción de túneles y estaciones, son a veces difícilmente percibidas por los usuarios. Las estaciones que hemos puesto en servicio, como Gregorio Marañón, Guzmán el Bueno, Mar de Cristal o Canal, diáfanas, seguras y cómodas, han exigido enormes esfuerzos de ingenio, inventiva y capacidad técnica a nuestros equipos humanos. El hecho de que nuestros usuarios puedan entrar en la nueva red bajando solamente un tiro de escaleras lleva detrás años de experiencia, de trabajo y de sufrimiento. Las nuevas tecnologías aplicadas al proyecto y la construcción de nuestras nuevas líneas lo han permitido, y en el caso por ejemplo de la estación de Guzmán el Bueno ha sido posible situar la nueva Línea 7 por encima de la Línea 6 Circular, cuya gran profundidad dificultaba su uso a muchos usuarios. Lo mismo se ha hecho en la nueva Estación de Plaza Elíptica, donde la Línea 11 ha sido situada también por encima de la 6 Circular.

La nueva ampliación del período 1999-2003 está ya terminando en el momento de escribir estas líneas. Los récords mundiales batidos en la construcción de las líneas están siendo frecuentes, y hemos llegado a superar los 1.020 metros de túnel en un mes construidos por un solo equipo, lo que con tecnología de presión equilibrada de tierras no se había conseguido ni en el Canal de La Mancha. En menos de 9 meses de trabajo se han construido los más de 700.000 m<sup>2</sup> de pantallas de las nuevas 34 estaciones, lo que nunca había ocurrido antes.

Pero tal vez el mayor milagro que está creando nuestra Compañía sea el hecho, insólito y único también en el mundo, de que a las tres semanas escasas de terminarse las obras civiles y de arquitectura, estén funcionando los trenes. La tecnología ferroviaria de Metro de Madrid, que es sin duda ya puntera, permite tener listas y funcionando inmediatamente instalaciones tan complejas como la ventilación, las protecciones contra incendios, las subestaciones, los sistemas de electrificación y línea aérea, la señalización ferroviaria, crítica para la seguridad del servicio, las comunicaciones entre trenes, estaciones y el puesto de control central, los sistemas de peaje e incluso la señalética, tal vez una de las mejores de Europa.

El proyecto de nuestros nuevos trenes, realizado por los técnicos de Metro de Madrid, nos ha permitido disponer de los más avanzados tecnológicamente hoy en el mundo. Son los primeros trenes con el sistema de tracción IGBT a 1.500 V, los primeros con sistema bitensión a 600 y 1.500 V para poder circular por toda nuestra red, los primeros que llegan a España con bogie articulado para ajuste en las curvas de muy pequeño radio, los primeros con puertas de evacuación y escaleras laterales, con el nuevo sistema de extinción integrado, el sistema de balizamiento fotoluminiscente a bordo, e incluso algunos de los trenes de servicio comercial llevan integrado el sistema dinámico de auscultación de vía desarrollado y patentado por Metro de Madrid.

La tecnología e investigación ferroviaria de Metro de Madrid no termina aquí. Seguimos trabajando en más de 25 importantes proyectos de investigación ferroviaria, como las señalizaciones por cantón móvil mediante señales de radio, el sistema ERTMS (European Railways Traffic Management System) aplicado a Metropolitanos, el almacenamiento de la energía recuperada en frenado, la utilización del sistema Tetra (Terrestrial Trunked Radio) para las comunicaciones de voz y datos, el sistema Tebentren de transmisión de imágenes tren-tierra, el análisis del comportamiento de la catenaria rígida a velocidades altas, la instalación de minisubestaciones para el refuerzo de potencia, la utilización de megafonía activa en trenes y estaciones, los nuevos sistemas de reducción de ruido y vibraciones en vía, las nuevas características de las ruedas elásticas, la detección automática de fisuras en carril, los nuevos sistemas de medida del desgaste del hilo de contacto, y, entre muchos otros, el sistema de inventario de infraestructura y superestructura ferroviaria desde el propio tren, con imágenes digitalizadas. Toda esta tecnología lleva como resultado la constante mejora del servicio a los usuarios y la constante reducción de los costes de explotación.

El liderazgo sólo se obtiene a base de trabajo, de investigación y de estudio, y es una carrera de fondo cuyos resultados se comienzan a ver a más de 5 años de comenzar a trabajar. No es extraño que el Banco Mundial haya puesto a Metro de Madrid como ejemplo para el resto de Metros del mundo. Este humilde ingeniero, como Presidente del Consejo, espera por tanto que este liderazgo se consolide y aumente en las próximas décadas con el trabajo que ahora estamos desarrollando.

Madrid, veintinueve de marzo de dos mil uno.



**MANUEL MELIS MAYNAR**

Presidente del Consejo de Administración



**E**ste ejercicio, año de transición entre la ampliación de la Red de Metro 1995/1999 (55 kilómetros y 38 estaciones) ya finalizada y puesta en explotación y la nueva ampliación 1999/2003 (56 kilómetros y 34 nuevas estaciones) que se está realizando actualmente al ritmo previsto, ha sido para los gestores de la Sociedad un año de intenso trabajo, que ha traducido, como se recoge en los comentarios, cuadros y gráficos de este Informe, en resultados muy positivos para la empresa y para los madrileños.

Así se puede calificar el diseño y cumplimiento de nuestro Plan de Inversiones que nos ha permitido efectuar obras importantes para mejorar la seguridad y la calidad de nuestra oferta, como son por ejemplo la integración de la estación de Avenida de América en el nuevo intercambiador de transportes convirtiéndose en la estación que más utilizan los viajeros, o la consolidación de un tramo importante del túnel de la Línea 2, uno de los más antiguos de la Compañía, la finalización del nuevo Depósito de trenes de Hortaleza o el nuevo Puesto Central de Mando, que permite que desde una única sala se controle la circulación de los trenes, el funcionamiento de las instalaciones de las estaciones, la distribución de la energía eléctrica y la seguridad de los viajeros que utilizan nuestras instalaciones.

Es, evidentemente, un buen resultado la respuesta de los madrileños al esfuerzo inversor de la Comunidad de Madrid ya que en este año se han realizado 525 millones de viajes, superando en un 9,4% a los efectuados en el año anterior y siendo la máxima cifra anual alcanzada históricamente. Ahora bien, siendo importante esta cifra de viajeros lograda, porque posibilita y facilita el desarrollo económico y social de Madrid, para nosotros no sería suficiente si no contásemos con la aprobación de la calidad del servicio prestado que nos otorgan los usuarios. En este sentido, también la valoración global obtenida, de 7,4 sobre 10 puntos posibles, ha sido el máximo histórico otorgado por los viajeros a la Compañía, mejorando en casi todos los aspectos consultados.

Otro aspecto destacable es la evolución del coste por coche kilómetro, índice que mide la eficiencia económica de la Compañía, y el de la evolución de la cobertura del gasto, que mide la proporción de ingresos propios comparados con los gastos operacionales. La consecuencia de la favorable evolución de ambos indicadores es que la Subvención a la Explotación necesaria para equilibrar nuestra Cuenta de Resultados, ha sido inferior en 2.054 millones (8,8%) a la cantidad inicialmente presupuestada.

En años sucesivos nuestro trabajo se dirigirá no solo al mayor aprovechamiento de nuestra capacidad productiva, sino que Metro de Madrid a través de su idea espacio-cultura seguirá desarrollando y promocionando todo tipo de actividades culturales, como hasta ahora ha hecho, exposiciones fotográficas y de pintura, música, teatro, etc. ...Paralelamente Metro de Madrid ha ofrecido un importante sistema de información y entretenimiento al usuario a través de su Canal Metro

Madrid con información diaria sobre actos culturales, noticias de actualidad nacionales e internacionales, deportes, etc. ... y además en este momento se está trabajando en el Proyecto para desarrollar la posibilidad de utilización de telefonía móvil en toda la Red.

Con la experiencia adquirida de haber asumido la Ampliación 1995/1999, sin incrementar notablemente los costes y sin reducir nuestra oferta en el resto de las Líneas, toda la Compañía se está preparando para asumir, con estos criterios, la ampliación 1999/2003 en proceso de construcción, que supondrá aumentar la longitud de la Red en 56 nuevos kilómetros (32,2%) y en 34 nuevas estaciones en dos proyectos singulares e innovadores con respecto a la Red actual: La unión del centro administrativo y de negocios con el recinto ferial y con el aeropuerto de Barajas, prestando un servicio rápido y de alta calidad y, por otra parte, la construcción de la Línea circular Metrosur, que une los municipios de Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés y la conexión con la Red actual mediante la prolongación de la Línea 10.

No hubiera sido posible presentar los resultados de este informe ni contemplar el futuro de nuestra Sociedad con el optimismo e ilusión con que nos enfrentamos a su nueva dimensión si no contásemos con el apoyo y la voluntad de servicio a los madrileños del Presidente de la Comunidad de Madrid, Excmo. Sr. Don Alberto Ruíz Gallardón y del Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Excmo. Sr. Don Luís Eduardo Cortés Muñoz que con el impulso al desarrollo de nuestra Empresa la han convertido en motor imprescindible para el crecimiento de Madrid, con la colaboración y trabajo de todos los empleados de la Compañía, que se esfuerzan día a día en prestar un servicio de mayor calidad, y, sobre todo con nuestros viajeros que utilizando cada vez más y con mayor exigencia nuestras instalaciones y trenes, nos ayudan a mejorar el Metro de Madrid, haciendo con ello posible que sea percibido como el Metro de todos los madrileños.

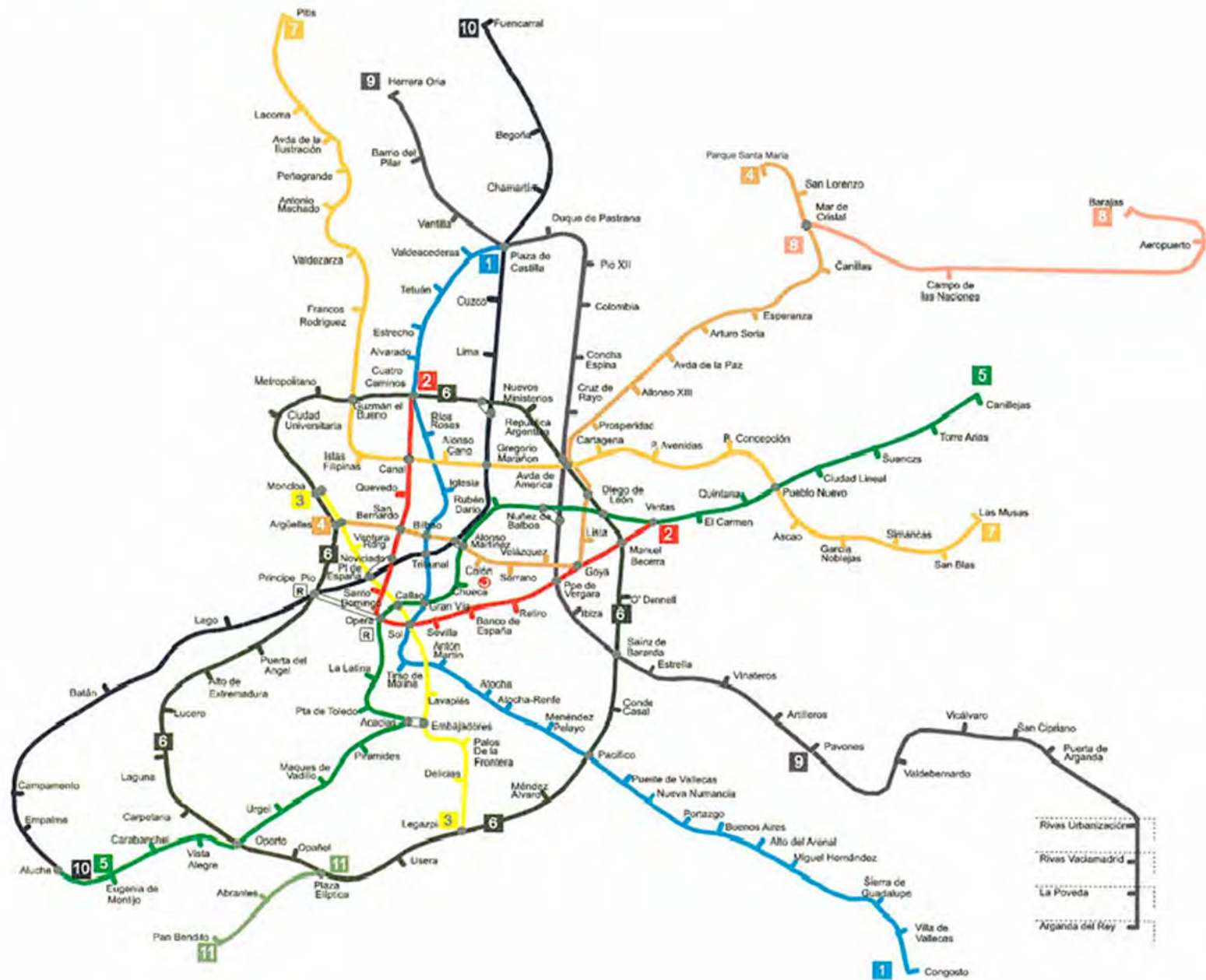
Madrid, veintinueve de marzo de dos mil uno.

**JESÚS VALVERDE BOCANEGRA**

Director - Gerente



# RED DE METRO DE MADRID 2000







Informe de Gestión

Informe de Gestión



## METRO DE MADRID, VUELA

La campaña "Metro de Madrid Vuela", dirigida a los madrileños en todos los medios de comunicación, además de reflejar las importantes mejoras introducidas en la prestación del servicio, como son la rapidez de los trenes, la mayor amplitud de la red o las nuevas estaciones recientemente inauguradas, quiere transmitir también la realidad actual de la Empresa, que es capaz de gestionar ágilmente y con eficiencia la actual Red ampliada y que está preparada para hacer frente, con esta filosofía, a los importantes retos que se acometerán en los próximos años.

Mejorar todos los parámetros que miden la calidad del servicio prestado, consolidar la puesta en servicio del anterior Plan de Ampliación y preparar a la Compañía para asumir la explotación de los nuevos tramos que se están construyendo en la actualidad, ha sido la principal tarea en este año 2000 que ha cerrado el Siglo XX en el que, habiendo vivido más de 80 años, se abandona con la sensación de juventud y fortaleza que nos proporciona nuestro crecimiento y la ilusión constante de mejorar nuestro servicio.

Uno de los pilares en los que se apoya el crecimiento y la mejora de la explotación es la iniciativa que en esta materia se ha adoptado a través de la Comunidad de Madrid, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, junto con el cumplimiento de los Planes de Inversión de la Sociedad.

En este sentido, Metro de Madrid ha invertido 17.306 millones de pesetas - el 100 por ciento del crédito aprobado - en mejorar sus equipamientos, entre los que destacan:

- La adquisición de nuevos trenes que paulatinamente irán sustituyendo a los de tipo 1000, que se están retirando de la circulación. La composición del Parque Móvil en servicio comercial de viajeros, a 31 de diciembre, era la siguiente:

### PARQUE MÓVIL EN SERVICIO COMERCIAL DE VIAJEROS

Nº de coches (31 - 12 - 2000)			
Tipo de material	Motores	Remolques	Total
Coches 300 2ª Serie	40	8	48
Coches 1000	118	14	132
Coches 2000	365	353	718
Coches 5000	332	20	352
Coches 6000	88	-	88
<b>TOTAL</b>	<b>943</b>	<b>395</b>	<b>1.338</b>

Están ya contratados por MINTRA (Madrid, Infraestructura del Transporte) y en proceso de fabricación de 30 nuevos trenes MRNNRM, 47 trenes MRM y 22 remolques, que incorporan importantes avances tecnológicos y circularán por los nuevos tramos en construcción.

- Remodelación de muchos de los actuales trenes en circulación, incorporando equipos que mejoran el confort de los viajeros, como es el aire acondicionado o innovaciones en la señalización que mejoran la seguridad y rapidez en la circulación.
- Se ha iniciado, con el tramo Ventas-Banco de España, un ambicioso Plan de Consolidación de los Túneles más antiguos, incorporando los últimos adelantos en comunicaciones y dotándoles de catenaria rígida.
- La modificación de la estación de Avenida de América, que se ha integrado en un gran intercambiador de transportes al que acceden, además de las Líneas 4, 6, 7 y 9 de Metro, los autobuses urbanos de Madrid y la mayoría de los interurbanos y de largo recorrido que acceden por la Carretera Nacional II, convirtiéndose en la primera estación de la Red en cuanto a número de usuarios diarios, alcanzando la cifra de 349.000 viajeros día.
- Puesta en servicio de un nuevo Depósito en Hortaleza, con el equipamiento más avanzado para realizar las labores de mantenimiento de los trenes.



### ACCIONES INVERSORAS

	Miles de pesetas	Miles de euros
Material móvil	5.635.361	33.869
Renovación de vías y túneles	1.150.886	6.917
Estaciones	3.332.107	20.026
Recintos	1.885.028	11.239
Energía/Subestaciones	1.012.913	6.088
Señalización y Comunicaciones	849.698	5.107
Ventilación de líneas	9.120	55
Escaleras mecánicas, pasillos rodantes	484.950	2.915
Instalaciones de seguridad	1.015.077	6.101
Talleres y maquinaria diversa	160.416	964
Otras inversiones	1.770.593	10.641
<b>TOTAL</b>	<b>17.306.149</b>	<b>104.102</b>



- La adaptación de los sistemas informáticos de gestión y de recaudación en estaciones, de forma que se permita la adopción del Euro como moneda de gestión a principios del año 2001 y posibilite realizar la recaudación normal en esta moneda cuando se generalice su uso en el año 2002.
- Y, sobre todo, por la finalización y puesta en explotación del nuevo Puesto Central de Mando situado en la estación Alto del Arenal. Este nuevo Puesto de Mando, que controla informáticamente y en tiempo real el tráfico de trenes, instalaciones de estaciones, distribución de energía, seguridad y atención a los viajeros, fue diseñado con una clara vocación de gestión integradora. Se han agrupado en una gran sala diáfana el Puesto de Mando de Trenes, el Puesto de Mando de Estaciones - que controla el movimiento de viajeros y el funcionamiento y mantenimiento de los equipos e instalaciones de éstas -, el Puesto de Mando de Distribución de Energía, el Puesto de Mando de Seguridad y Protección Civil y el Puesto de Mando de Policía, SAMUR y de Emergencia 112. La dimensión y capacidad del nuevo Puesto de Mando permitirá asumir también la gestión de las ampliaciones de la Red actualmente en construcción y las futuras que se acometan.

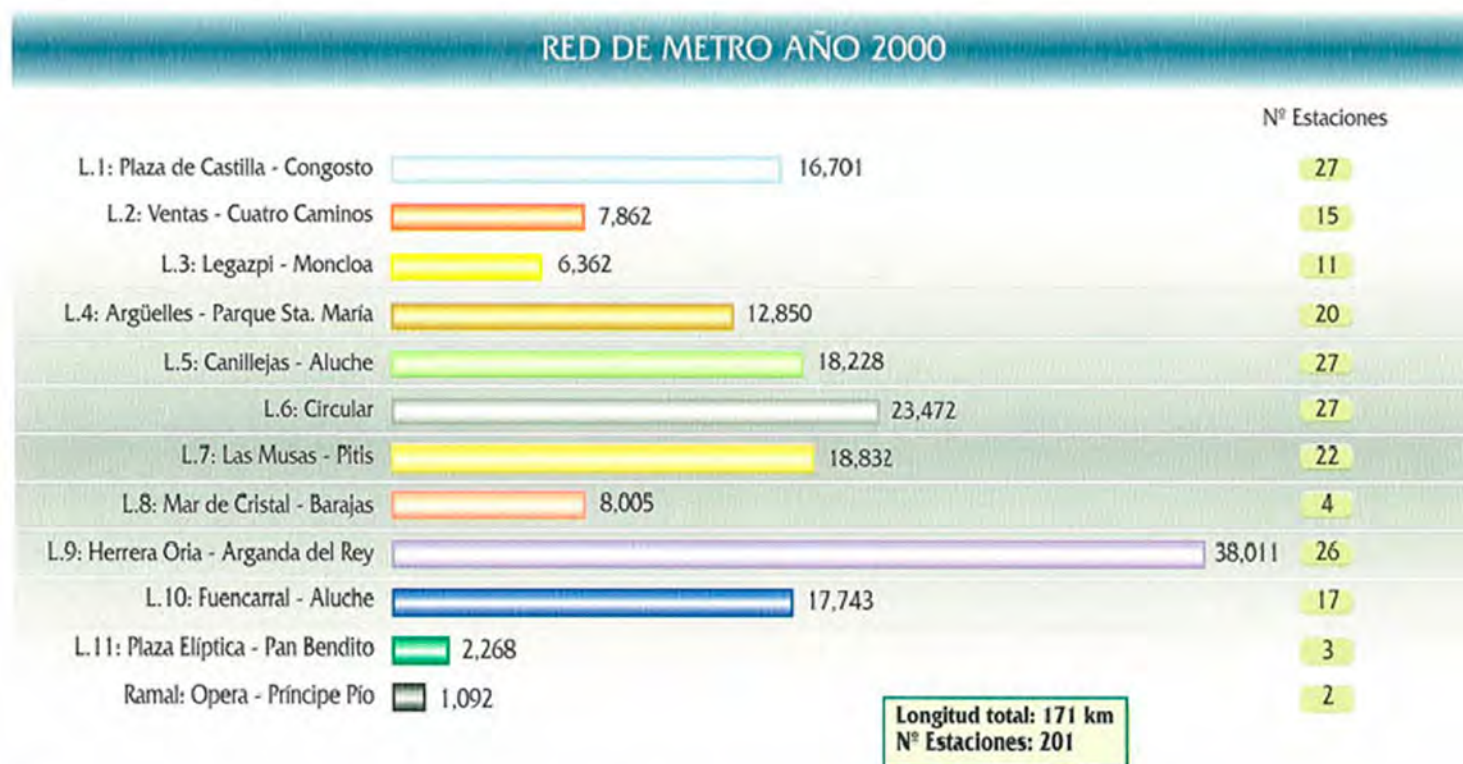
La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid ha iniciado el ambicioso Plan de Ampliación de la Red de Metro 1999 - 2003, que tiene como proyectos más significativos:

- La construcción de METROSUR, anillo ferroviario de más de 40,5 km y 27 estaciones, que unirá los municipios de Alcorcón, Leganés, Getafe, Fuenlabrada y Móstoles.
- La prolongación de la Línea 10, desde Puerta de Batán para unir la red actual en Alcorcón al anillo de METROSUR, así como la modificación del tramo desde la estación de Batán a la de Alonso Martínez, ampliando el gálibo del túnel y la longitud de las estaciones, para permitir la circulación de los nuevos trenes, actualmente en proceso de fabricación.
- La prolongación de la Línea 8, desde Mar de Cristal a Nuevos Ministerios, de forma que se conecte el actual Aeropuerto de Barajas y los Recintos FERIALES con el centro financiero y de negocios de la capital de Madrid.

Metro de Madrid está coordinado con los departamentos y empresas de la Comunidad de Madrid que diseñan y construyen las futuras líneas de la Red y ya está trabajando, adaptando su

organización, para asumir con normalidad la explotación de esta gran ampliación en las condiciones de calidad óptimas. Como consecuencia de esta nueva ampliación, Metro de Madrid dispondrá en el año 2003 de 226 km de Red y 235 estaciones, el doble que en el año 1995.

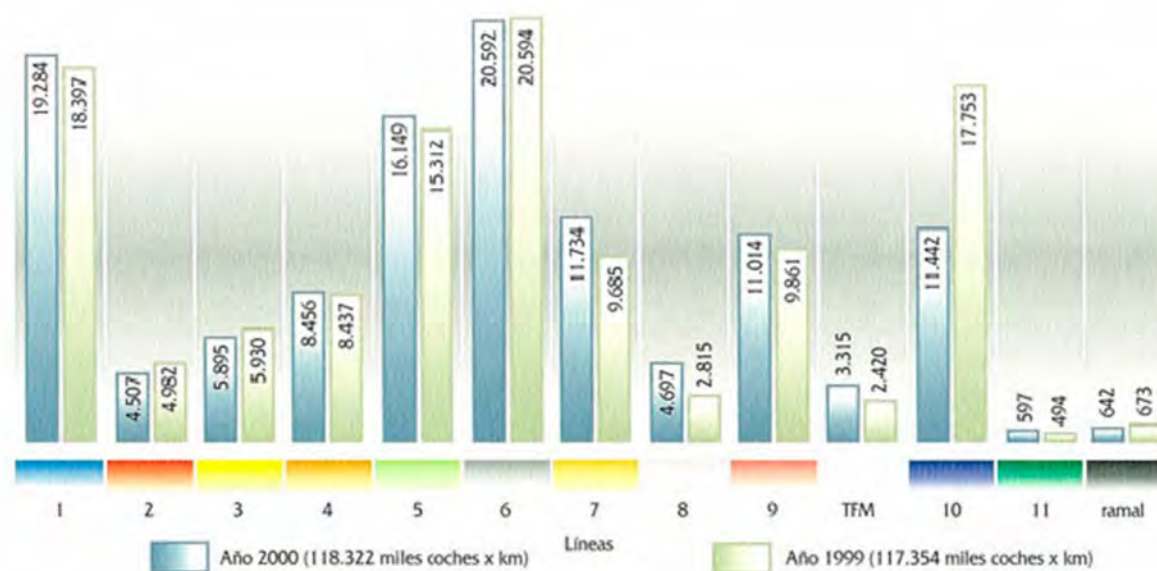
A finales del año 2000 la Red de Metro de Madrid tiene la siguiente composición:



Pese a que durante el año 2000 se ha dispuesto de la misma red que el año pasado y han estado cerrados dos tramos de las Líneas 2 y 10 por la realización de diversas obras, la Oferta realizada ha sido de 118,32 millones de coches x km, un 1,12 por ciento superior a la del ejercicio anterior.

Los aumentos que se producen en las Líneas 1, 7, 8 y 9 se deben a que se inauguran a lo largo del año anterior diversos tramos, por lo que la oferta de coches x kilómetro fue inferior a la de este año. El de la Línea 5, porque absorbió parte de los viajeros que utilizaban la Línea 10, al cerrarse el tramo Batán - Alonso Martínez. Por el contrario, han sido menores los coches x kilómetro realizados en la Línea 2, por el cierre del tramo Ventas - Banco de España en el periodo estival (desde el 16 de junio al 14 de septiembre) y en la Línea 10, por el cierre del tramo Gregorio Marañón a Campamento a partir del 1 de junio como consecuencia de las obras de ampliación de gálibo y mejora que se están realizando.

## DISTRIBUCIÓN POR LÍNEAS DE COCHES x km



Esta oferta, medida en trenes x kilómetro equivale a 25,6 millones y ha cumplido la programación que establece el Consorcio de Transportes de Madrid, en número de trenes por Línea y frecuencia horaria, en un 99,85 por ciento.

### OFERTA POR LÍNEAS EN PERÍODO PUNTA DÍA LABORABLE

Líneas	Trenes (1)	Coches/tren (1)	Veloc.com. (km/h) (2)	Tiempo de viaje redondo (2)	Intervalo medio (2)	Capacidad viajeros /h.
1	36	6	20,94	93 min 52 s	2 min 56 s	16.587
2	13	4	19,57	45 min 41 s	4 min 08 s	7.845
3	17	4	19,26	40 min 02 s	2 min 32 s	12.756
4	21	4	22,06	67 min 31 s	3 min 30 s	9.257
5	28	6	20,05	108 min 47 s	4 min 07 s	13.107
6 I	18	6	26,87	52 min 27 s	3 min 09 s	24.571
6 II	14	6	27,41	51 min 23 s	3 min 50 s	20.209
7	18	5	27,35	82 min 27 s	4 min 59 s	13.266
8	5	4	36,56	25 min 29 s	5 min 35 s	5.806
9	24	4	28,41	77 min 19 s	3 min 35 s	14.413
10	26	6	29,02	50 min 04 s	4 min 02 s	12.030
11	2	2	17,69	11 min 32 s	5 min 44 s	4.503
TFM	8	2	60,57	39 min 19 s	4 min 55 s	4.819
Ramal	2	4	12,06	9 min 36 s	4 min 48 s	2.304

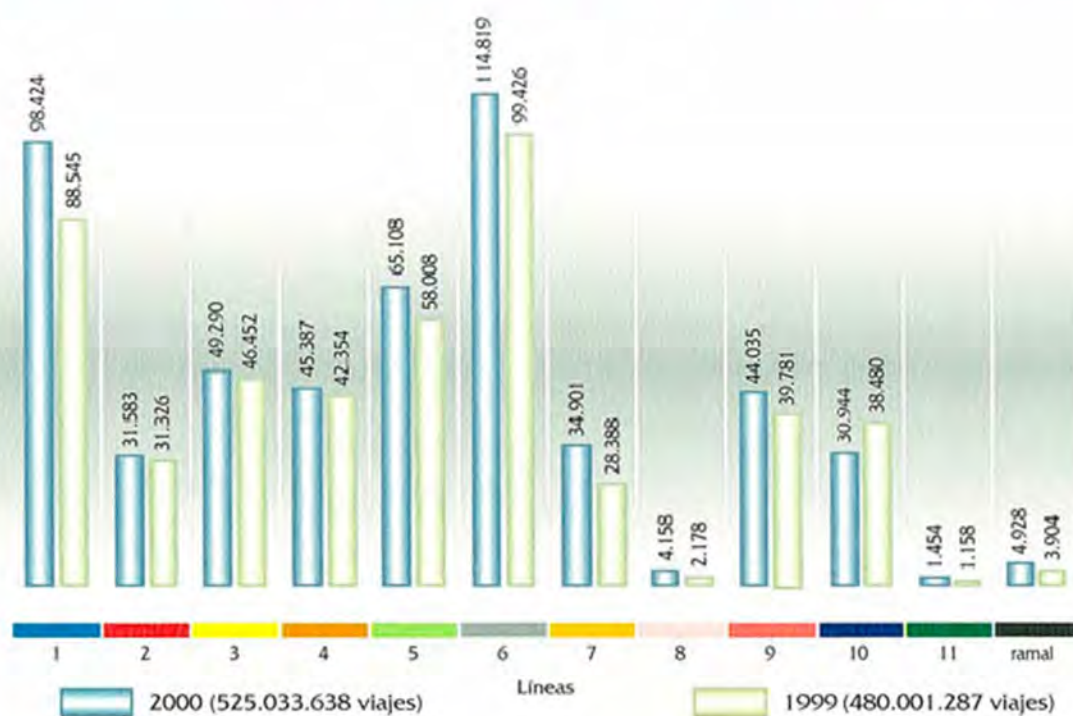
(1) Tabla de trenes servicio de invierno

(2) Medias 12 meses

La velocidad comercial media de los trenes ha sido, en conjunto, de 27 km/h.

La mayor capacidad de transporte ofertada, como consecuencia de las nuevas infraestructuras inauguradas durante el año 1999, junto con las mejoras en las instalaciones, trenes y conjunto del servicio ha motivado una respuesta favorable de los usuarios, que han realizado 525 millones de viajes en el año 2000, 45 millones más que en el año pasado, y cifra récord en la historia de Metro, lo que supone un incremento del 9,38 por ciento. El número de etapas realizadas, para dar datos homogéneos con otros operadores de transporte, fueron de 798 millones de etapas.

### DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR LÍNEAS (miles de viajes)



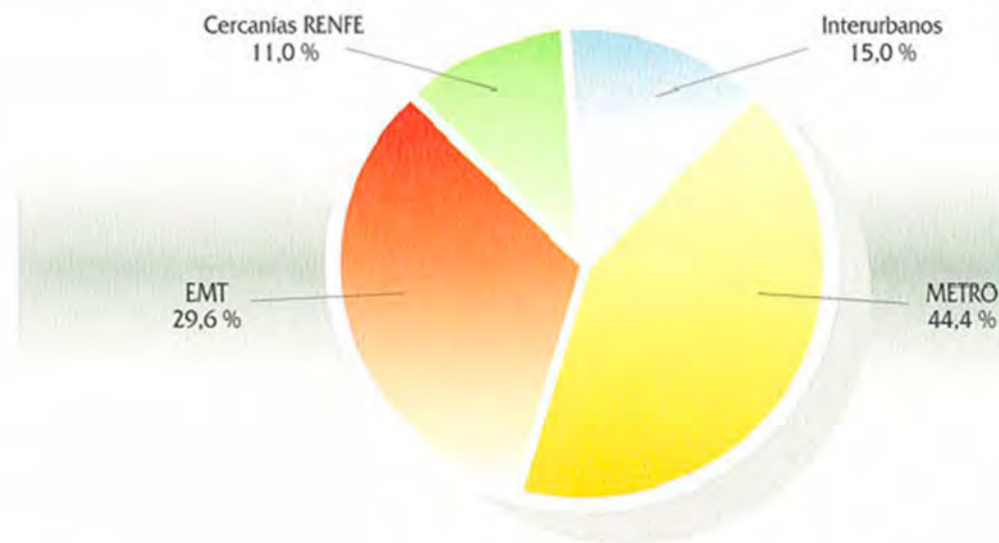
Al igual que el año anterior, en la Línea 1 (Plaza Castilla -Congosto) y en la Línea 6 (Circular y con correspondencia con casi la totalidad del resto de líneas) es donde se realizan el mayor número de viajes (40,6 por ciento del total). Las estaciones de Avenida de América, Sol y Moncloa con 80, 67 y 47 millones de usos respectivamente son las que acogen mayor número de viajeros. En conjunto, la demanda de las 10 primeras estaciones, que coinciden con los grandes puntos neurálgicos de intercambio de modo de transporte urbano en Madrid, suponen el 25 por ciento del total de viajes en la red en el año 2000, con 130 millones de viajes. La entrada en funcionamiento del nuevo intercambiador de Avenida de América, en el inicio del año 2000, motiva el incremento del

### ESTACIONES CON MAYOR UTILIZACIÓN AÑO 2000 MÁS ALGUNAS DE LAS NUEVAS

Estación	Usos 2000
Avenida de América	79.961.182
Sol	66.900.181
Moncloa	46.829.307
Plaza Castilla	42.813.600
Príncipe Pío	36.723.077
Argüelles	31.238.569
Atocha-Renfe	27.698.368
Nuevos Ministerios	20.827.109
Méndez Alvaro	20.734.730
Embajadores-Acacias	19.014.160
Gregorio Marañón	15.837.778
Islas Filipinas	6.206.194
Aeropuerto	3.997.940

60 por ciento del número de viajeros de esta estación con respecto a los datos del año anterior. La utilización de la red metropolitana en el año 2000, que ha ascendido a 525 millones de viajes equivale a 798 millones de etapas realizadas, valor creciente en el conjunto de modos de transporte en la Comunidad de Madrid.

### DISTRIBUCIÓN DE Nº DE ETAPAS EN MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2000



La valoración de la calidad del servicio prestado, que hicieron los usuarios de Metro en el ejercicio 2000, ha sido totalmente satisfactoria en su conjunto. Han mejorado los indicadores de la mayoría de las variables analizadas, con una nota de 7,38 como puntuación global del servicio, pese a que en este año han estado cerrados por obras tramos muy importantes de las Líneas 2 y 10, con las molestias que ésto ocasiona a los viajeros y numerosas estaciones en remodelación.

### VALORACIÓN MEDIA PERCIBIDA POR EL USUARIO

Aspectos del Servicio	1996	1997	1998	1999	2000
Rapidez/facilidad de uso de máquinas automáticas	6,70	6,72	6,80	7,09	7,19
Funcionamiento de torniquetes	7,00	7,12	7,25	7,49	7,57
Tiempo de espera en andén	6,34	6,44	6,50	6,66	6,72
Rapidez del viaje en tren	7,46	7,38	7,48	7,64	7,67
Seguridad ante accidentes	6,76	6,89	7,00	7,34	7,47
Seguridad respecto de agresiones, robos, etc	4,77	5,88	6,24	6,39	6,48
Atención y amabilidad de los vigilantes	5,55	6,26	6,22	6,50	6,54
Buen funcionamiento de trenes	6,84	7,01	7,03	7,07	7,18
Funcionamiento de escaleras mecánicas	6,03	6,23	6,43	6,60	6,69
Espacio disponible dentro de los coches	5,82	6,09	5,98	5,99	5,61
Paradas anormales en los trenes	6,16	6,41	6,34	6,34	6,39
Temperatura y ventilación en los coches	5,93	6,03	6,16	6,31	5,85
Temperatura y ventilación en las estaciones	6,24	6,44	6,53	6,76	6,57
Atención y amabilidad de los empleados	6,18	6,41	6,35	6,68	6,73
Limpieza y cuidado de las estaciones	5,69	6,39	6,54	6,68	6,77
Limpieza y cuidado de los trenes	6,02	6,47	6,59	6,69	6,74
Iluminación de las estaciones y trenes	7,25	7,24	7,41	7,67	7,76
Señalización de las estaciones	7,79	7,49	7,66	8,04	8,02
Información ante incidencias del servicio	6,36	6,55	6,32	6,37	6,51
<b>Valor medio</b>	<b>6,36</b>	<b>6,60</b>	<b>6,68</b>	<b>6,86</b>	<b>6,87</b>
<b>Valoración global</b>	<b>6,93</b>	<b>7,05</b>	<b>7,02</b>	<b>7,26</b>	<b>7,38</b>

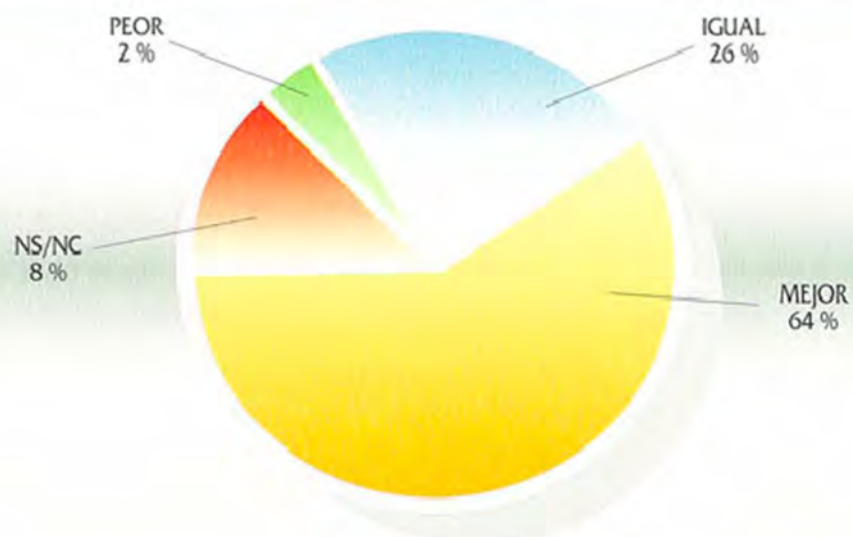


El ofrecer un servicio de alta calidad y que los usuarios del transporte de Madrid, con un alto grado de exigencia en cuanto a la prestación de los servicios públicos, lo valoren como tal, es un objetivo primordial de la Compañía. Para contribuir a que cada año sea superior la calidad de nuestro servicio se ultima un Plan de Calidad Corporativo destinado a aumentar el grado de satisfacción de los clientes, mejorar la imagen corporativa de la Sociedad y situar a Metro de Madrid en la vanguardia del sector en materias como calidad de servicio, atención al cliente e información a los usuarios.

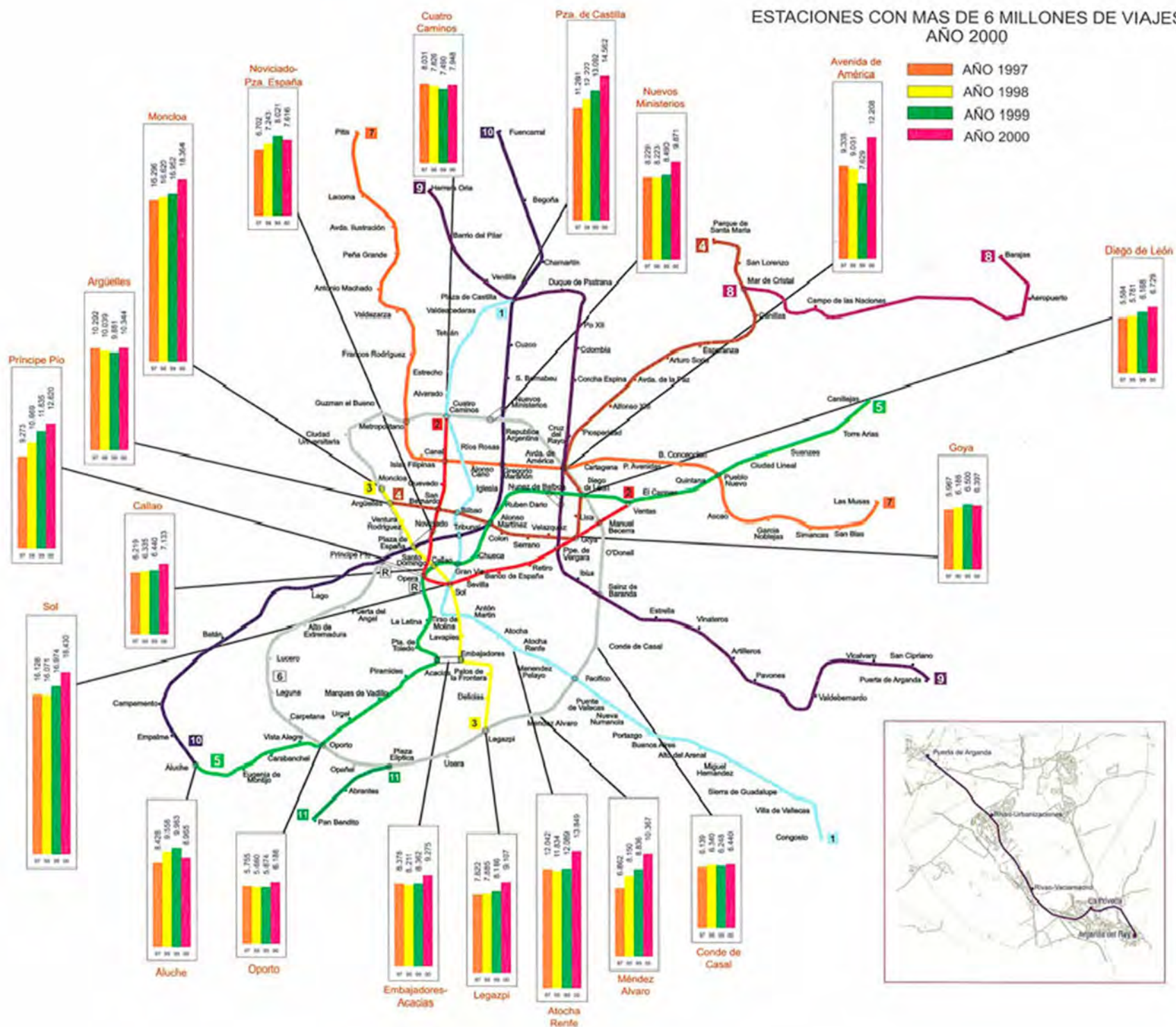


En este último aspecto, cabe destacar que se introducen nuevos cauces de comunicación con los clientes tales como un nuevo sistema de entretenimiento e información mediante un Canal de TV propio, con pantallas en trenes, andenes y vestíbulos que se desarrollará íntegramente en ejercicios posteriores y que se realiza sin coste alguno para Metro, al correr a cargo de los socios privados el 100 por ciento de las inversiones necesarias. Y también los Centros de Atención al usuario donde se facilita información completa sobre el transporte en la Comunidad de Madrid.

### OPINIÓN DEL USUARIO VALORACIÓN DEL SERVICIO CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



# ESTACIONES CON MAS DE 6 MILLONES DE VIAJES AÑO 2000



# GESTIÓN

La valoración favorable que hacen los usuarios sobre la calidad del servicio está motivada, entre otras causas, por un **cumplimiento** estricto de la oferta de horas x tren y coches x km que establece el Consorcio de Transportes de Madrid para cada una de las líneas en explotación, así como por la mejora constante en los programas de mantenimiento y disponibilidad de los trenes, de las instalaciones y de los equipamientos de las estaciones, que cubren las expectativas exigidas a la Compañía por la Administración y, sobretodo por los usuarios.



## CUMPLIMIENTO DE LA OFERTA

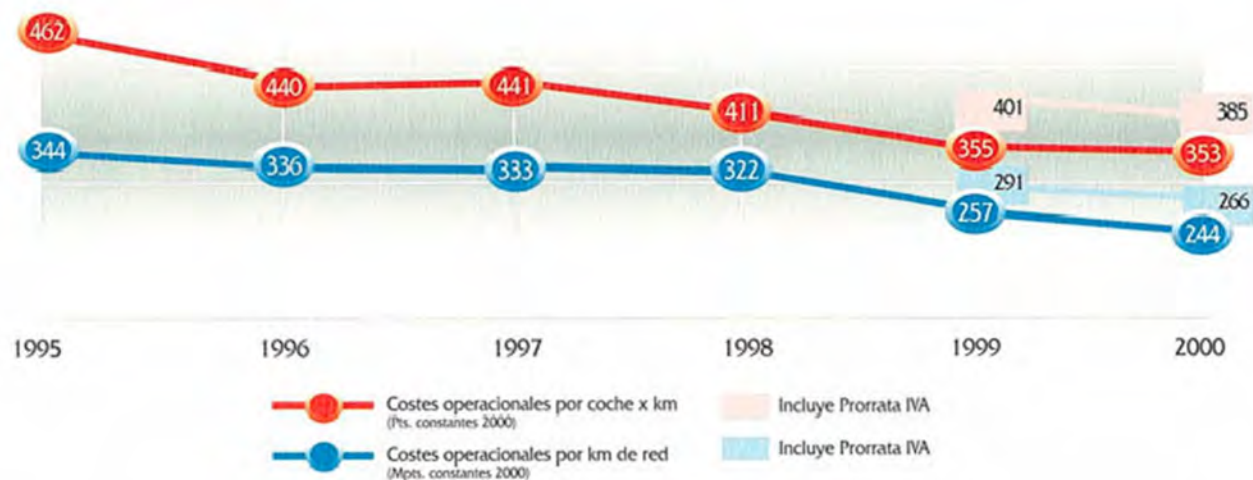
Horas x tren	Porcentaje	Coches x km	Porcentaje
Día medio	99,85%	Día laborable	99,67%
		Sábado	100,26%
Hora punta	99,49%	Festivo	100,59%
		Día medio	99,85%

## DISPONIBILIDAD TRENES, INSTALACIONES Y EQUIPAMIENTOS (%)

Trenes	93,74
Escaleras mecánicas	98,71
Ascensores	99,32
Torniquetes	97,49
Equipos de ventilación	99,59
Máquinas automáticas expendedoras de billetes	94,94

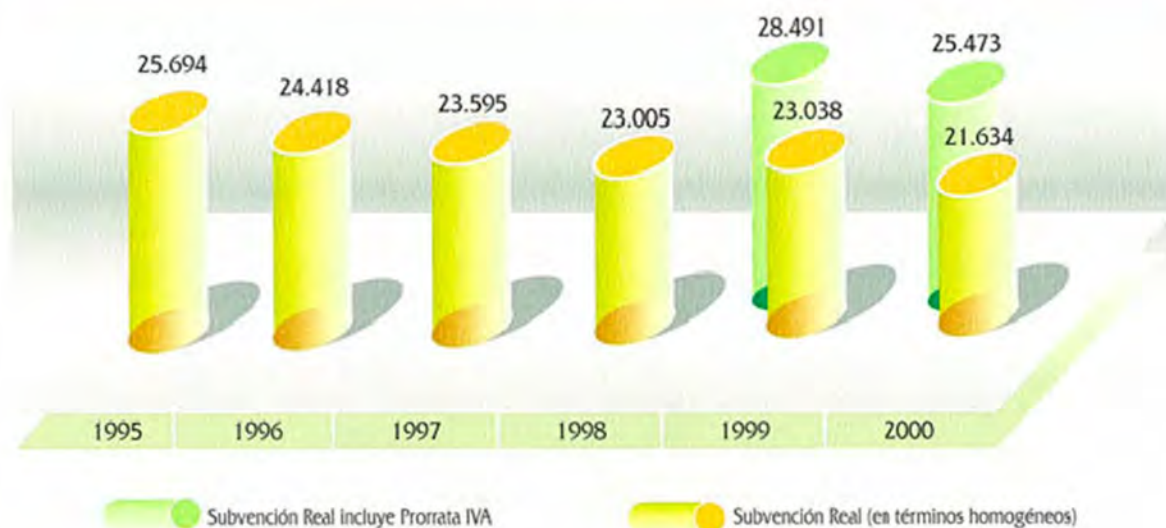
La realización de mayor número de coches x km y la consecución de estos índices de cumplimiento de oferta y disponibilidad de trenes, instalaciones y equipamientos, han sido posibles mediante un gran esfuerzo presupuestario y de organización. En efecto, la evolución de los índices que miden la **eficiencia**, como son los costes operacionales por coche x km efectuado o por kilómetro de red, considerándolos en su totalidad o en condiciones homogéneas con años anteriores (sin incluir la aplicación de la prorrata del IVA y la aplicación del Laudo Arbitral sobre Pensiones), continúan descendiendo en este año como se refleja en el siguiente gráfico:

## COSTES OPERACIONALES POR km DE RED Y POR COCHE x km



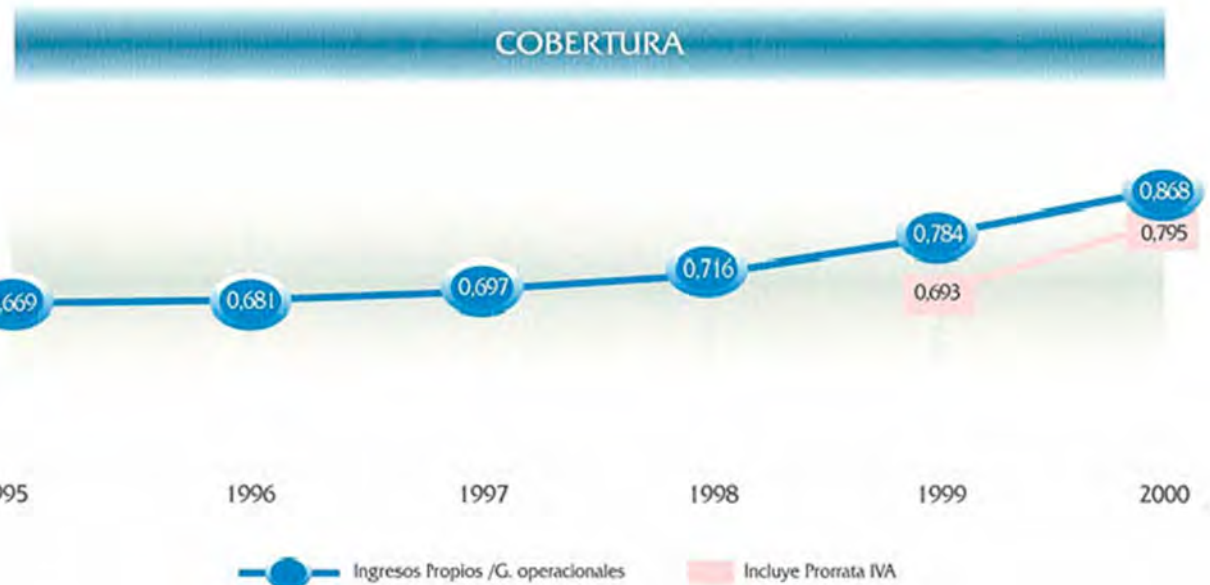
La mejora de los índices de eficiencia y la obtención de mayor volumen de ingresos comerciales redonda en una disminución de la Subvención a la Explotación que equilibra la Cuenta de Resultados. En este ejercicio la aportación final fue de 25.472,5 millones de pesetas, 2.054 millones menos que los presupuestados inicialmente y 2.081,9 millones menos que la aportación del año anterior.

## SUBVENCIÓN (M pts constantes 2000)



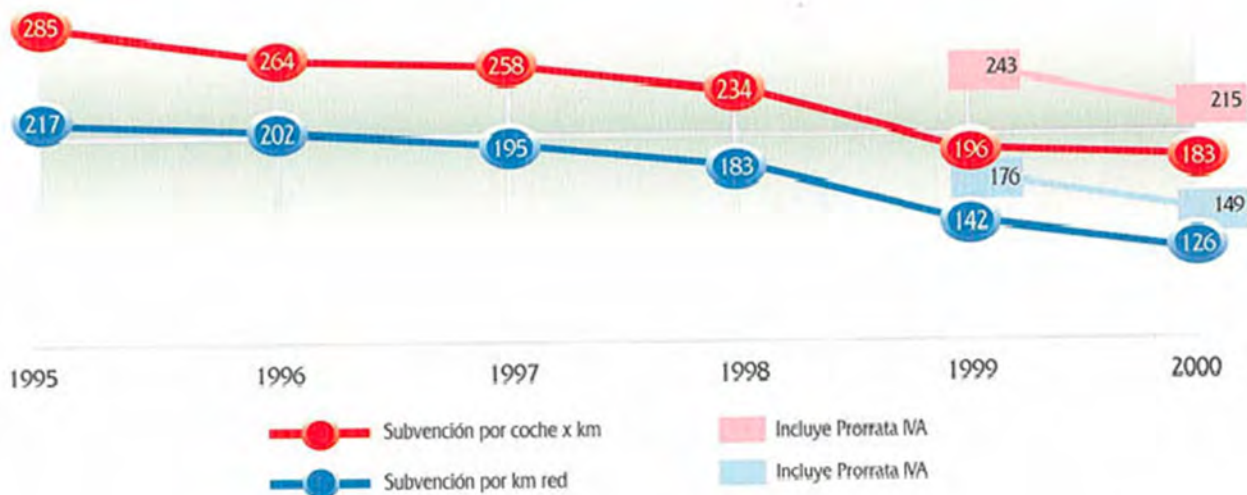
El total de la Subvención a la Explotación, en pesetas constantes del 2000 y en condiciones homogéneas a las de años anteriores, continua descendiendo pese a haberse aumentado considerablemente el tamaño de la Red y el número de viajeros transportados. Considerándola en su valor total, la aportación de este año se ha reducido sustancialmente con respecto a la del año anterior al no existir en éste los gastos derivados de la aplicación del Laudo sobre pensiones que tuvo efectos de gastos extraordinarios imputables a 1999.

La Cobertura (proporción de ingresos propios con respecto a los operacionales, medido en valores totales de este año, sin incluir la Prorrata del IVA y la aplicación del Laudo Arbitral sobre Pensiones para homogeneizarlo con los datos de años anteriores) se mejora significativamente en este año.

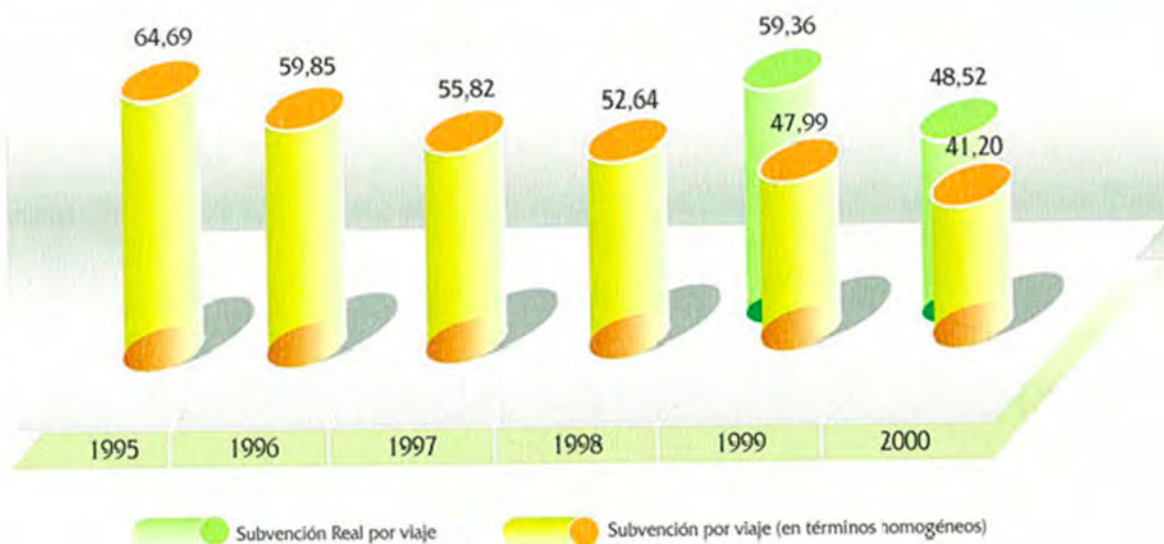


Mejoran todos los índices que relacionan la Subvención a la Explotación con respecto a los valores de la producción, como los coches x km realizados, la longitud de Red explotada o los viajeros transportados, tanto se mida ésta en sus valores totales actuales u homogeneizada con los datos de años anteriores.

SUBVENCIÓN POR COCHE x km (pts.2000)  
SUBVENCIÓN POR km DE RED (Mpts.2000)



SUBVENCIÓN POR VIAJE (pts. constantes 2000)



Los Ingresos por recaudación, en el año 2000, han sido de 27.779 millones de pesetas (lo que significa una recaudación media por viaje de 52,91 pesetas), 1.297 millones más que los presupuestados inicialmente. Este incremento se debe, fundamentalmente, al aumento de viajeros que fueron un 9,4 por ciento superiores a los del año anterior.

### TIPOS DE BILLETE Y TARIFAS VIGENTES AÑO 2000 (Pts)

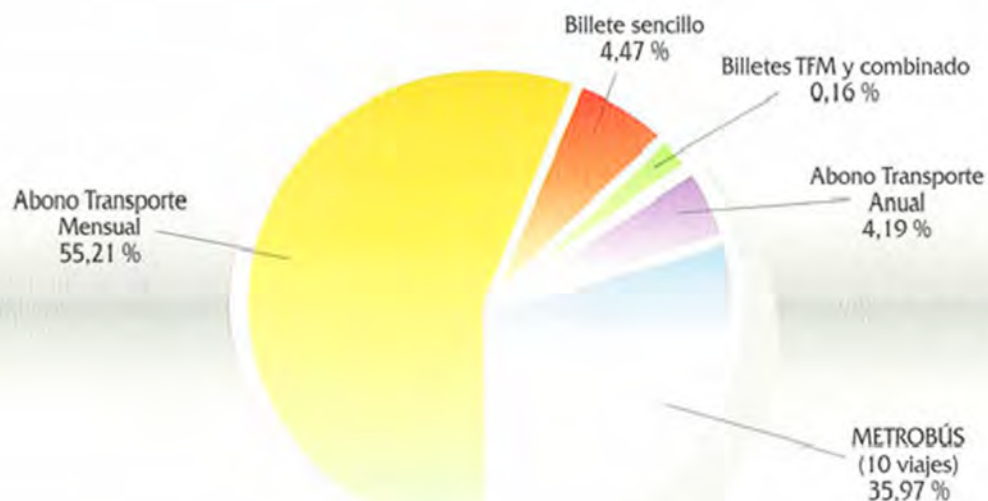
	Sencillo	10 Viajes
<b>Billete de Metro</b>	135	705
<b>Billete combinado METRO y TFM</b>	Sencillo	10 Viajes
Metro - Rivas Urbanizaciones	310	1.925
Metro - Rivas Vaciamadrid	325	2.080
Metro - La Poveda - Arganda	420	2.815
<b>Billete TFM</b>	Sencillo	10 Viajes
Pta. Arganda - Rivas Urbanizaciones	175	1.220
Pta. Arganda - Rivas Vaciamadrid	190	1.375
Pta. Arganda - La Poveda - Arganda	285	2.110
Rivas Urbanizaciones - Rivas Vaciamadrid	80	-
Rivas Urbanizaciones - La Poveda - Arganda	115	-
Rivas Vaciamadrid - La Poveda - Arganda	95	-
La Poveda - Arganda	80	-

ABONO TRANSPORTE	Zona A	Zona B1	Zona B2	Zona B3	Zona C1	Zona C2
Mensual	4.620	5.355	6.120	6.880	7.625	8.435
Joven (mensual)	3.205	3.620	4.115	4.710	5.135	5.650
Anual	50.820	58.905	67.320	75.680	83.875	92.785
Tercera Edad (mensual)			1.300			
Tercera Edad (anual)			14.300			

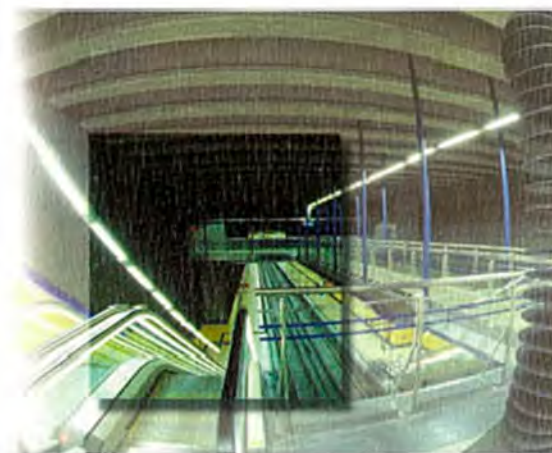
Las ventajas que para los usuarios proporcionan en precio y en comodidad de uso motivan el que crezcan la proporción de viajeros de Metro que utilizan el Abono Mensual y el Abono Anual. En su conjunto representan el 59,4 por ciento de los usuarios creciendo un 2,5 por ciento con respecto al año anterior, decreciendo en parecida proporción la utilización del billete Metrobús de 10 viajes.

## DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA POR TIPO DE BILLETE



Es importante también el gran aumento de los Ingresos ajenos a la Explotación que se ha producido en este año, donde crecieron un 41 por ciento con respecto a los datos reales del año anterior y contribuyendo en gran medida a la reducción de la Subvención a la Explotación. En este sentido, hay que destacar el incremento producido en los ingresos por la utilización de nuestros espacios para la publicidad o la explotación de locales comerciales, que crecieron un 13,8 y un 7,8 por ciento, respectivamente, sobre los datos del año anterior y, sobre todo, la explotación de nuevas líneas de negocio que ya se iniciaron en 1999 y en las que se ha proseguido durante el presente ejercicio, como son el alquiler del sobrante de nuestra red de fibra óptica. Este tipo de actuaciones prometen mejorar sus resultados en próximos ejercicios.

No hubiera sido posible alcanzar estos objetivos sin la profesionalidad y dedicación de nuestros Recursos Humanos. Al finalizar el ejercicio había una plantilla total de 5.332 agentes encuadrados en las siguientes Direcciones:





## DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ÁREAS

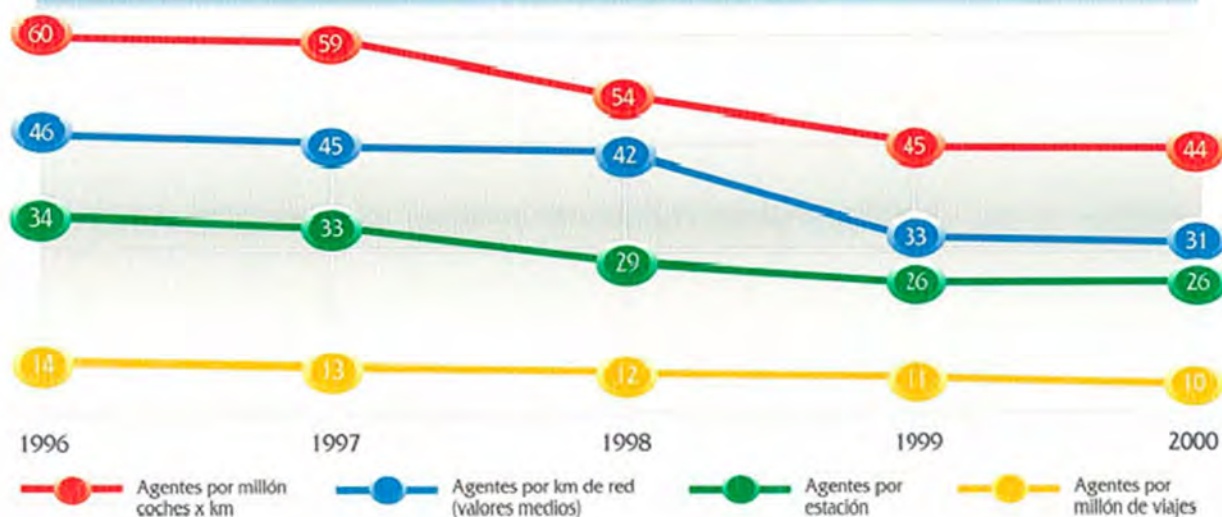
Presidencia y Dirección - Gerencia	35
Dirección de Auditoría Interna	57
Dirección de Material Móvil y Contratación	815
Dirección de Operación	3.275
Dirección de Planificación y Presupuestos	161
Dirección de Proyectos y Obras	823
Dirección de Recursos Humanos	166
<b>Total</b>	<b>5.332</b>

Hay que destacar que, en aplicación de la cláusula 24 del Convenio Colectivo 1998 - 2000, se han ofertado 180 nuevos puestos de trabajo para cubrir las necesidades de Agentes de Taquilla, Conductores y Ayudantes que requería las ampliaciones de nuestra Red, cuya incorporación se ha iniciado a final del presente año.



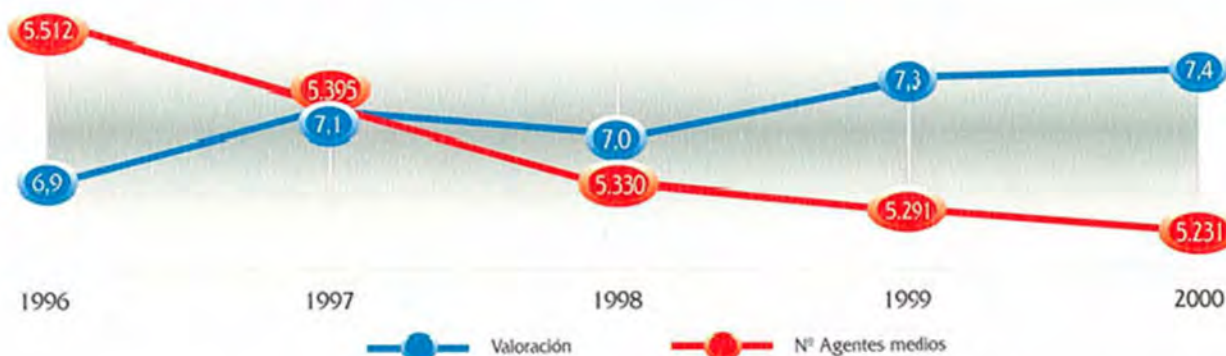
La consolidación de todas las medidas de productividad pactadas con los sindicatos y las modificaciones organizativas y de gestión introducidas han permitido seguir mejorando la eficacia y eficiencia de nuestra Compañía.

## RATIOS DE AGENTES



Y todo ello sin menoscabo de la valoración de la calidad del servicio prestado que efectúan los usuarios de nuestro medio de transporte, como se refleja en el siguiente gráfico:

## EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA MEDIA Y SATISFACCIÓN GLOBAL DEL CLIENTE



Una de las actuaciones más significativas, que se han llevado a efecto en el ámbito laboral, ha sido la exteriorización de los compromisos por pensiones a cargo de la empresa (extinto Fondo de Asistencia Social, F.A.S.), de conformidad con lo establecido en la Ley de Planes y Fondos de Pensiones de 1987, y en ejecución el Laudo Arbitral de 18 de diciembre de 1999 y el Laudo Aclaratorio de fecha 2 de febrero de 2000, en relación con lo dispuesto en la cláusula 20ª del Convenio Colectivo 1998-2000.

# INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Metro de Madrid y la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes invierten constantemente en la mejora de sus medios, métodos y sistemas para estar en la vanguardia del sector y es reconocido así por técnicos y directivos de otras compañías que visitan con asiduidad nuestras obras e instalaciones y adoptan nuestros sistemas y soluciones como modelo a seguir en sus empresas.

El transporte que vamos a ofrecer a nuestros usuarios en los próximos años es el que estamos construyendo y modificando en la actualidad; tanto en la construcción de nuevas líneas, que desde la Comunidad de Madrid se está realizando, como consecuencia de la investigación en tecnologías que se van incorporando en los nuevos trenes, como en la señalización y seguridad en la circulación, en los modos de conservación de las instalaciones, en los sistemas de protección contra incendios, en los modos de recaudación y en las formas de informar a los viajeros de las incidencias y noticias en general. En definitiva, estamos actual y constantemente mejorando nuestro medio y convirtiéndolo en el sistema del futuro.

Ya se están construyendo los nuevos trenes que circularán por las Líneas 8, 10 y METROSUR que tendrán las siguientes características: La estructura tanto de la caja como del bastidor será en aluminio, lo que reduce su peso y su consumo de energía; la tensión nominal de alimentación será de 1500 V c.c. pudiendo circular también bajo la tensión de 600 V c. c. con prestaciones reducidas; el sistema de tracción será mediante motores asíncronos trifásicos, alimentados mediante onduladores directos de red que poseen componentes de potencia IGBT; dispondrán de un sistema informático de ayuda a la conducción y al mantenimiento; serán trenes continuos, con pasillo de intercircular entre todos los coches de la composición (tres o seis, según el caso); la velocidad máxima será de 110 km/h; estarán dotados de equipos de información acústica y óptica a los viajeros indicando próxima estación, correspondencias, avisos, etc.; dispondrán de espacio para silla de ruedas de PMR; incorporarán sistemas de videoentretenimiento; estarán dotados de un sistema de detección y extinción de incendios mediante agua nebulizada; dispondrán de señalización fotoluminiscente para indicar los elementos y caminos de emergencia, para situaciones de total oscuridad; tendrán un sistema de desalojo y evacuación en túnel, para situaciones de emergencia, mediante escaleras laterales hasta la vía; dispondrán de caja negra para registrar los principales eventos de la marcha del tren relativos a la seguridad del mismo;



incorporan el nuevo sistema de radiotelefonía digital sistema TETRA; en cuanto a los equipos de ATP/ATO, estarán dotados de la última tecnología con transmisión de códigos en frecuencias FM, y preparados para recibir en el futuro los nuevos desarrollos actualmente en curso tales como distancia objetivo o cantón móvil. Por último, las unidades asignadas a la línea 8, que es la línea del Aeropuerto, adicionalmente están dotadas de equipamientos específicos para esta línea, tales como portaequipajes accesibles a los viajeros y furgón para equipajes facturados.

Canal Metro de Madrid es un proyecto implantado ya en la Compañía, de alta tecnología y único en el mundo con estas prestaciones que mejora sensiblemente la información sobre incidencias del servicio y hace más agradable la estancia de los viajeros en nuestras instalaciones. Dispone de programación propia que proporciona entretenimiento e información al pasajero, transmitiendo en circuito cerrado imágenes sin sonido sobre temas de medio ambiente, actos culturales, deporte, turismo, titulares de última hora e información meteorológica. También se informa sobre incidencias en la red, horarios y conexiones. Cuando finalice el proceso de instalación se dispondrá de 1.200 pantallas en andenes y 5.000 en trenes (de 4 a 6 por coche).



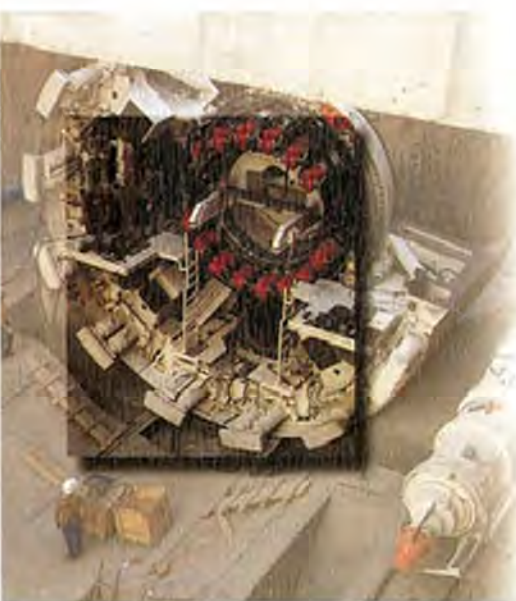
## DESARROLLO DEL PLAN DE AMPLIACIÓN 1999-2003

Finalizado el Plan de Ampliación de la Red de Metro para el periodo 1995-1999, la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, ha realizado en un tiempo récord la construcción de 55 nuevos kilómetros de red, de los cuales 38 son de túnel, y de 38 estaciones, se inicia el nuevo Programa de Ampliación de Metro 1999-2003. Este nuevo Proyecto incluye 53 nuevos km de infraestructura y 34 nuevas estaciones, además de la adecuación del gálibo en túnel y estaciones de la actual línea 10 para su prolongación y conexión con el nuevo anillo de MetroSur.

Actuación	Longitud (km)	Nº Estaciones	Fecha Inauguración
Ampliación línea 8 de Mar de Cristal a Nuevos Ministerios	5,90	2	2002
Adecuación de gálibo de la línea 10	7,99	-	2001 - 2002
Prolongación de línea 10 desde Puerta Batán a Alcorcón	6,77	5	Enero 2002
Construcción nueva línea circular METROSUR	40,50	27	2002 - 2003

Las actuaciones contempladas, todas ellas actualmente en ejecución, son las siguientes:

- Ampliación de línea 8 de Mar de Cristal - Nuevos Ministerios.** Con esta obra se pretende la conexión del Aeropuerto de Barajas y del Recinto Ferial Juan Carlos I con el área comercial, financiera y de negocios más importante de Madrid, que está situado en los alrededores de la estación de Nuevos Ministerios. En esta estación confluyen además las líneas 6 y 10 del metropolitano, la red de cercanías de Renfe y multitud de líneas de autobuses municipales, por lo que se ha diseñado un nuevo Intercambiador de Transportes donde se construirá una terminal de facturación de equipaje para el Aeropuerto. Esta línea, por las características del servicio que va a prestar estará dotada con trenes especiales que faciliten el transporte de equipaje, información del Aeropuerto y vuelos, cobertura con telefonía móvil, etc.
- La actual línea 10: Fuencarral - Aluche** que atraviesa la ciudad de Norte a Suroeste es la mejor opción para que mediante la prolongación hasta Alcorcón sirva de conexión con la futura línea de METROSUR que enlazará los municipios de Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés. Desde estos núcleos, además de estar unidos entre sí, se podrá acceder al centro de Madrid, quedando de esta forma unidas la primera y segunda coronas metropolitanas del suroeste



de Madrid con la almendra central de la capital y con el área Norte de la misma. Esta nueva demanda obliga a aumentar la capacidad de la línea, para lo cual se incorporarán trenes de mayor capacidad (mayor ancho y longitud) lo que implica una adaptación del túnel y estaciones aumentando la sección y longitud. Por ello, se está actuando en las estaciones de Alonso Martínez, Tribunal, Plaza de España, El Lago y Batán. Además se construye una **nueva estación subterránea en Puerta de Batán** que pasará a ser la estación de intercambio entre las líneas 5 y 10. La ampliación del gálibo del tramo Alonso Martínez - Puerta Batán supone la actuación en 8 km y 6 estaciones, iniciándose las obras en abril de 2000 y con un plazo de ejecución de 24 meses.

La **prolongación de línea 10 desde Puerta de Batán a Alcorcón** incorpora 6,77 nuevos kilómetros a la red. En su trazado está previsto inicialmente construir tres estaciones: una en la prolongación de Colonia Jardín, otra de intercambio con la línea C-5 de Cercanías de Renfe en Cuatro Vientos y la última ya en el término municipal de Alcorcón en la Avenida de Joaquín Vilumbrales, donde se realizará la conexión con METROSUR.

La **nueva línea circular METROSUR** con una longitud de 40,5 km, discurrirá subterránea por el interior de las zonas urbanas de los cinco municipios por los que atraviesa, incorporando en su recorrido 27 estaciones. De esta forma se posibilita la funcionalidad del sistema como metro interior a cada núcleo urbano, con el objetivo de dar cobertura a la mayor población, facilitando la accesibilidad a los equipamientos más importantes de la zona. Así, quedan atendidos por Metrosur tanto los Campus Universitarios de Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés, como los Centros Hospitalarios de Getafe, Alcorcón, Fuenlabrada y Leganés. El nuevo anillo se comunicará con la red actual del Metro de Madrid mediante la prolongación de la línea 10 hasta Alcorcón, donde se facilitará la correspondencia entre ambas líneas. En todas las poblaciones, la nueva línea tendrá 6 estaciones conectadas con la red de Cercanías de RENFE, posibilitando además la comunicación con los núcleos de Parla y Pinto a través de las líneas C-4, C-3 y C-5 de Cercanías. La construcción del túnel se excava a cielo abierto en las zonas no urbanas y en el resto se excava y reviste con tuneladora. Se tiene prevista su puesta en funcionamiento para el año 2003, con una demanda potencial de 140.000 viajeros/día en el primer año. Se comenzará prestando servicio con 24 trenes de nuevo diseño en composiciones de tres coches intercomunicados.



# VARIABLES SIGNIFICATIVAS

## INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO AÑO 2000

Longitud de la red (km) (31/12) (incluye fondo de sacos)	171.413
Número de líneas	11 + Ramal
Número de estaciones	201
Número de vestíbulos	241
Número de accesos	439

<b>Equipamiento</b>	
Número de máquinas billeteras automáticas	481
Número de torniquetes	890
Escaleras mecánicas instaladas (nº de tramos) (incluye pasillos)	958
Número de monitores (TTVV) de P.C.L. y Andén	573
Ascensores	129
Puestos de Control Local (P.C.L.)	161
Interfonos	2.153

<b>Material Móvil y Cocheras</b>	
Parque total	1.338
Depósitos y Cocheras	13



## OFERTA Y DEMANDA AÑO 2000

<b>Servicios</b>	
Coches x km realizados	118.322.839
Producción horas x tren	1.007.452
Plazas x km ofertadas (millones)	20.012
Nº de trenes en hora punta	232

<b>Consumos energéticos</b>	
Consumo energético tracción (KWh)	337.151.131
Consumo energético Servicios Auxiliares (KWh)	138.846.130

<b>Demanda de transporte</b>	
Población de Madrid (incluye Rivas Vaciamadrid y Arganda del Rey)	3.051.322
Viajes en Metro	525.033.633
Etapas realizadas en Metro	798.051.122
Nº de viajes en día de máxima demanda (15/12)	2.167.027
Viajes Metro por habitante	172



## RECURSOS HUMANOS AÑO 2000

<b>Plantilla</b>	
Personal empleado a 31 de diciembre	5.332
Plantilla total (media anual)	5.231
Coste medio por agente (pts)	5.742.225
Horas de formación	158.247

## OTROS DATOS AÑO 2000

Horario de servicio al público	6:00 a 1:30
Valoración global del servicio (de 0 a 10)	7,38
Porcentaje de utilización de Abono Transporte (%)	60
Velocidad comercial media en la red (km/h)	27
Grado de ocupación de trenes en hora punta (%)	66

## INFORMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA AÑO 2000 (Mpts)

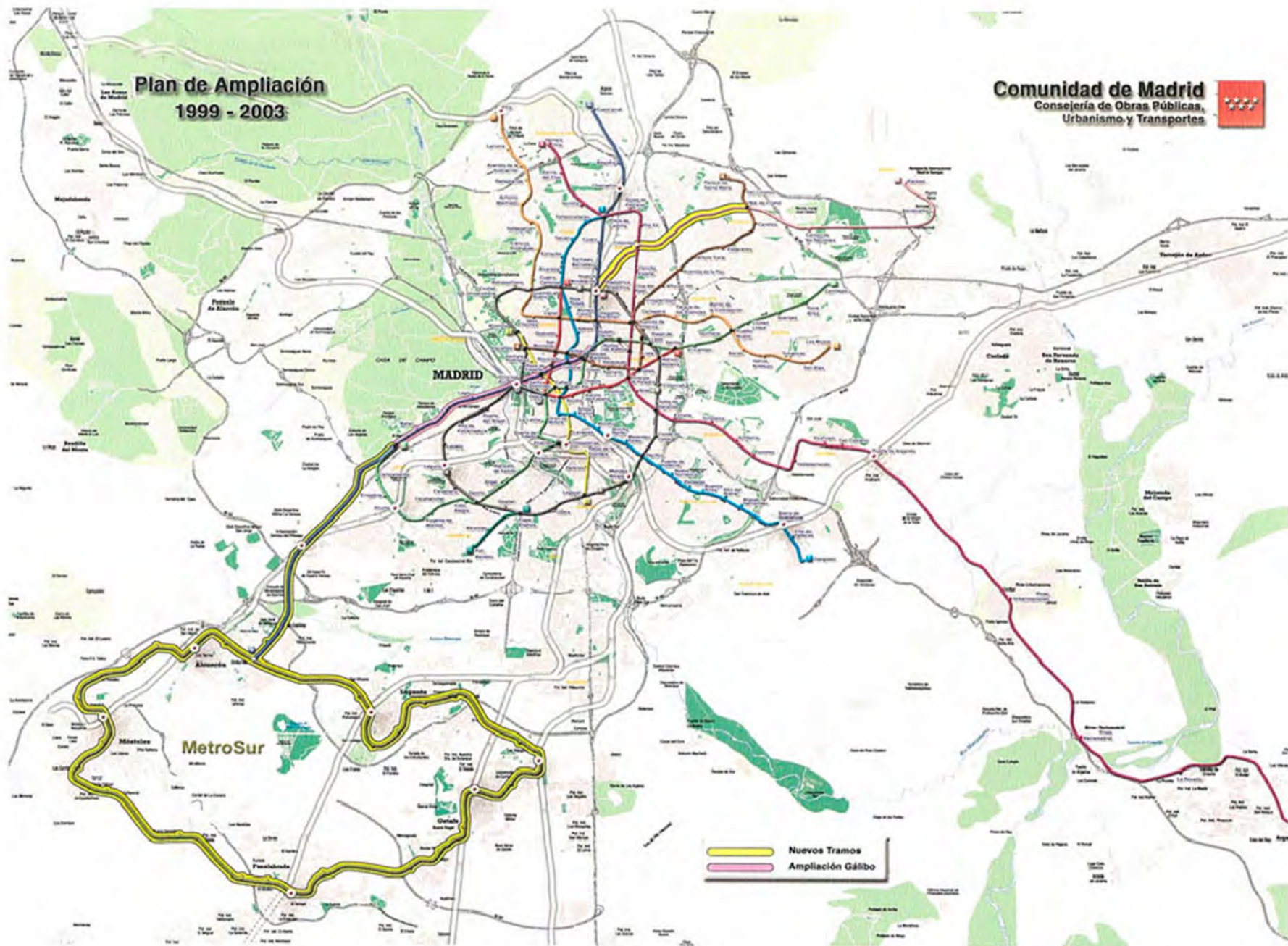
<b>Ingresos y Gastos</b>	
Ingresos propios	36.182
Subvenciones corrientes	25.556
Recaudación por viajeros	27.778
Gastos de personal	30.037
Gastos de energía	4.476
Gastos operacionales	45.596
Gastos totales	61.738
<b>Plan de Inversiones</b>	<b>17.306</b>
<b>Ratios Económicos</b>	
Recaudación media por viaje (pts)	53
Coste operacional por km de red	266
Coste operacional por coche x km realizado (pts)	385
Cobertura (%)	79,5







# Plan de Ampliación 1999 - 2003





The background features a dark, textured surface with a diagonal line of fiber optic lights on the right side, creating a sense of depth and movement. The lights are in shades of yellow, orange, and white, with some blurred to suggest motion. Binary code (0s and 1s) is scattered across the scene, appearing to be projected or reflected on the surface. The overall color palette is dominated by dark greens and blues, with the warm tones of the fiber optics providing a focal point.

Cuentas Anuales

Cuentas Anuales

## BALANCE DE SITUACIÓN

ACTIVO	EJERCICIO 2000	EJERCICIO 1999
<b>B) INMOVILIZADO</b>		
II. INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 5)	<b>1.271.441.195</b>	<b>679.743.268</b>
2. Patentes y marcas	7.043.250	7.043.250
5. Aplicaciones informáticas	2.592.523.978	1.700.336.001
8. Amortizaciones	(1.328.126.033)	(1.027.635.983)
III. INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 6)	<b>144.594.064.898</b>	<b>140.191.499.061</b>
1. Terrenos y construcciones	44.259.581.579	40.868.614.826
2. Instalaciones técnicas y maquinaria	46.371.163.563	41.464.055.279
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.914.492.887	1.783.643.194
4. Inmovilizaciones materiales en curso	8.052.982.771	7.975.607.371
5.1. Elementos de transporte	128.138.257.283	122.098.440.315
5.2. Otro inmovilizado	6.448.164.632	6.314.885.106
7. Amortizaciones	(90.590.577.817)	(80.313.747.030)
IV. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS (NOTA 7)	<b>2.778.030.082</b>	<b>1.745.119.218</b>
5. Cartera de valores a largo plazo	3.230.584.844	1.700.000.000
6. Otros créditos	662.005.464	672.846.513
7. Depósitos y fianzas entregadas a largo plazo	17.619.374	14.522.974
8. Provisiones	(1.132.179.600)	(642.250.269)
<b>TOTAL INMOVILIZADO</b>	<b>148.643.536.175</b>	<b>142.616.361.547</b>
<b>C) GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 8)</b>		
1. Gastos por complementos de pensiones	10.081.747.494	12.480.508.834
2.1. Gastos diferidos Lease back	8.099.370.603	8.639.328.639
2.2. Otros gastos	318.834.537	401.949.236
<b>TOTAL GTOS. A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>18.499.952.634</b>	<b>21.521.786.709</b>
<b>D) ACTIVO CIRCULANTE</b>		
II. EXISTENCIAS (NOTA 17.a)	<b>2.244.293.267</b>	<b>1.586.480.271</b>
1. Materiales para consumo y reposición	2.244.293.267	1.586.480.271
III. DEUDORES	<b>7.877.829.385</b>	<b>11.103.229.668</b>
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	703.869.363	795.142.699
4. Deudores varios	0	14.972
5. Personal	211.028.049	211.175.699
6. Administraciones Públicas (NOTA 15.2)	6.962.931.973	10.096.896.298
IV. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 7.1)	<b>175.341.511</b>	<b>181.520.716</b>
7. Depósitos y fianzas constituidos a corto plazo	175.341.511	181.520.716
VI. TESORERIA	<b>2.604.622.356</b>	<b>2.216.480.984</b>
1. Caja	1.423.215.360	993.760.398
2. Bancos	1.181.406.996	1.222.720.586
VII. AJUSTES POR PERIODIFICACION (NOTA 17.g.)	<b>9.367.624</b>	<b>1.962.910</b>
<b>TOTAL ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>12.911.454.143</b>	<b>15.089.674.549</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>180.054.942.952</b>	<b>179.227.822.805</b>

PASIVO	EJERCICIO 2000	EJERCICIO 1999
<b>A) FONDOS PROPIOS (NOTA 9)</b>		
I. CAPITAL SUSCRITO	2.339.606.000	2.339.606.000
IV. RESERVAS	11.486.863.192	11.433.331.304
1. Reserva legal	467.921.200	467.921.200
5. Otras reservas	11.018.941.992	10.965.410.104
VI. PERDIDAS Y GANANCIAS	0	0
1. Ejercicio actual	0	0
VIII. SUBVENCIONES EN CAPITAL	25.442.998.502	25.442.998.502
<b>TOTAL FONDOS PROPIOS</b>	<b>39.269.467.694</b>	<b>39.215.935.806</b>
<b>B) INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 10)</b>		
1. Subvenciones en capital	55.869.507.258	50.109.306.064
<b>TOTAL INGRESOS A DISTR. EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>55.869.507.258</b>	<b>50.109.306.064</b>
<b>C) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 11)</b>		
1. Provisiones para pensiones y obligaciones similares	11.251.959.412	16.100.172.000
<b>TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>11.251.959.412</b>	<b>16.100.172.000</b>
<b>D) ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>		
I. EMISIONES DE OBLIGACIONES	0	9.997.000.000
1. Obligaciones no convertibles (serie "M")	0	9.997.000.000
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO (NOTA 13)	40.543.069.409	41.036.411.414
2. Préstamo Banco Europeo Inversiones	23.000.000.000	23.000.000.000
3.1 Otras deudas (Bank of America principal)	9.739.333.334	9.739.333.334
3.2 Otras deudas (Bank of America resto cuotas Lease-back)	7.803.736.075	8.297.078.080
IV. OTROS ACREEDORES	1.847.583.000	1.942.583.000
2. Otras deudas (NOTA 14)	1.837.500.000	1.942.500.000
3. Fianzas y depósitos recibidos a largo plazo	10.083.000	83.000
V. DESEMBOLSOS PENDIENTES SOBRE ACCIONES NO EXIGIDOS	635.800.000	0
3. De otras empresas (NOTA 7.2)	635.800.000	0
<b>TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>43.026.452.409</b>	<b>52.975.994.414</b>
<b>E) ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>		
I. EMISIONES DE OBLIGACIONES (NOTA 12)	10.498.724.438	501.724.438
1. Obligaciones no convertibles (serie "M")	10.498.724.438	501.724.438
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO (NOTA 13)	5.691.699.714	4.415.242.629
1.1. Préstamos y otras deudas	5.150.000.000	3.700.000.000
1.2. Cuota Lease-back Bank of America	493.342.006	678.705.613
2. Deuda por intereses	48.357.708	36.537.016
IV. ACREEDORES COMERCIALES	7.873.306.960	11.315.598.376
1. Anticipos recibidos de deudores (NOTA 14)	105.000.000	105.000.000
2. Deudas por compras o prestaciones servicios	7.094.477.253	10.511.018.385
3. Deudas representadas por efectos a pagar	673.829.707	699.579.991
V. OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	4.777.440.395	4.593.849.078
1. Administraciones Públicas (NOTA 15.2)	2.756.959.407	1.835.331.386
3. Otras deudas	27.363.285	39.103.551
4. Remuneraciones pendientes de pago	580.765	0
5. Fianzas recibidas a corto plazo	0	10.000.000
6. Otras provisiones	1.992.536.938	2.709.414.141
<b>TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>28.841.171.507</b>	<b>20.826.414.521</b>
<b>F) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A CORTO PLAZO</b>		
2. Provisión para pensiones y obligaciones similares (NOTA 11)	1.796.384.672	0
<b>TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y G.TOS.C/PLAZO</b>	<b>1.796.384.672</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>180.054.942.952</b>	<b>179.227.822.805</b>

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

A) GASTOS	EJERCICIO 2000	EJERCICIO 1999
2. Aprovisionamientos (NOTA 17.a)		
b. Consumo de materiales	1.400.488.416	1.255.765.882
3. Gastos de personal		
a. Sueldos, salarios y asimilados	21.649.033.851	20.520.487.894
b. Cargas sociales (NOTA 17.b)	8.388.544.758	9.523.844.645
4. Dotaciones para amort. de inmovilizado	11.680.442.588	9.849.258.034
6. Otros gastos de explotación		
a. Servicios exteriores	13.311.641.953	10.922.721.896
b. Tributos	842.939.946	3.312.159.038
<b>I. BENEFICIOS DE EXPLOTACION</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
7. Gastos financieros y gastos asimilados		
c. Por deudas con terceros y gastos asimilados	2.841.495.267	2.543.278.808
9. Diferencias negativas de cambio	240.910	60.720
<b>II. RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>III. BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
10. Variación prov. inmov. inmat. mat. y cartera control (NOTA 7.1)	489.929.331	642.250.269
13. Gastos extraordinarios (NOTA 17 e)	1.120.962.896	505.441.895
14. Gastos y pérdidas de otros ejercicios (NOTA 17 e)	8.666.904	41.751.237
<b>IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS</b>	<b>3.772.939.255</b>	<b>2.730.842.495</b>
<b>V. BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>3.808.186</b>	<b>6.452.450</b>
15. Impuesto sobre Sociedades (NOTA 15.2)	3.808.186	6.452.450
<b>VI. RESULTADO DEL EJERCICIO (BENEFICIOS)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>B) INGRESOS</b>	<b>EJERCICIO 2000</b>	<b>EJERCICIO 1999</b>
1. Importe neto de la cifra de negocios (NOTA 17.d)		
a. Ventas	27.778.917.629	25.189.047.385
3. Trabajos efectuados por la empresa para su inmov.	313.459.721	413.463.368
4. Otros ingresos de explotación (NOTA 17.d)		
a. Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.552.863.419	1.935.966.066
b. Subvenciones	25.555.823.199	27.605.826.386
c. Exceso provisión riegos y gastos	17.250.086	0
<b>I. PERDIDAS DE EXPLOTACION</b>	<b>1.054.777.458</b>	<b>239.934.184</b>
7. Otros intereses e ingresos asimilados		
c. Otros intereses	91.372.449	58.858.492
d. Beneficios en inversiones financieras	36.010.116	0
8. Diferencias positivas de cambio	1	25.175
<b>II. RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>2.714.353.611</b>	<b>2.484.455.861</b>
<b>III. PERDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>3.769.131.069</b>	<b>2.724.390.045</b>
11. Subvenciones capital traspasadas a resultados (NOTA 10)	4.297.798.806	3.716.835.086
12. Ingresos extraordinarios (NOTA 17 e)	981.529.337	108.530.702
13. Ingresos y beneficios de otros ejercicios (NOTA 17 e)	113.170.243	94.920.108
<b>IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	-	-
<b>V. PERDIDAS ANTES DE IMPUESTOS</b>	-	-
<b>VI. RESULTADO DEL EJERCICIO (PERDIDAS)</b>	-	-



# MEMORIA

## I. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Metro de Madrid, S.A. fue constituida el 24 de Enero del año 1917 como Sociedad Anónima Mercantil de carácter privado. Tras el período de Intervención que se inició el 7 de Junio de 1978 por aplicación del Real Decreto Ley 13/1978, la Ley 32/1979 de 8 de Noviembre, declaró la utilidad a 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 el setenta y cinco por ciento.

El Real Decreto 869/1986, de 11 de Abril, entre otros, dispuso en su artículo 2º, 1. el traspaso a la Comunidad de Madrid de los bienes del estado afectos a la explotación del servicio, haciéndose entrega de las acciones de Metro de Madrid, S.A. a la Comunidad de Madrid y a su Ayuntamiento.

Posteriormente, en los días 24 y 30 de Diciembre de 1986, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid transfirieron los derechos sobre las acciones de Metro de Madrid, S.A. al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Según dispone al artículo 2 de sus Estatutos, modificado en el presente ejercicio 2000, la Sociedad tiene por objeto:

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

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

## 2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Las cuentas anuales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2000, se han preparado a partir de los registros contables, mostrando la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y resultados de la Sociedad, de conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas y con lo previsto en el Código de Comercio, aplicándose los principios contables de obligado cumplimiento.

Según lo dispuesto en el artículo 27.3 de la Ley 10/1998 de 27 de diciembre, la Sociedad no ha ejecutado la opción de expresar las cuentas anuales en euros, por consiguiente los valores económicos se denominan en

pesetas, si bien, tal y como se indica en el punto 19 de esta memoria, en el presente ejercicio se ha adaptado la contabilidad y los sistemas informáticos para que en el ejercicio 2001 en periodo voluntario, se expresen las cuentas anuales y otra información de índole económica en euros.

Los datos incluidos en los puntos 4 y 12 de la Memoria se indican en millones de pesetas. En los restantes puntos la información se ha indicado en pesetas, salvo cuando expresamente se manifieste unidad distinta de importes.

En lo referente a la comparación de la información se ha procedido a reclasificar determinados importes de la letra F) del pasivo de balance, integrándose éstos en la partida 6 de la V), OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES.

### **3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS**

La cuenta de pérdidas y ganancias presenta saldo cero una vez contabilizado el Impuesto sobre Sociedades, aplicando la reducción de ingresos correspondiente, según el Acuerdo Transitorio de Financiación entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro de Madrid, S.A. de aplicación al ejercicio de 2000. Con ello se posibilita el equilibrio de ingresos y gastos y la obtención del resultado indicado.

### **4. NORMAS DE VALORACIÓN**

#### **a) Inmovilizado inmaterial**

Los bienes y derechos comprendidos en este epígrafe se valoran a su precio de adquisición. Se ha fijado un periodo de vida útil de:

- Patentes y marcas	10 años
- Aplicaciones Informáticas	3 años

En el ejercicio 2000 las adiciones por compra se encuentran valoradas a precio de adquisición más el porcentaje de no deducibilidad objeto de la aplicación de la regla de prorata del IVA.

#### **b) Inmovilizado material**

Igualmente, los bienes comprendidos se encuentran valorados a su precio de adquisición, recogiendo, del mismo modo en su caso, lo mencionado para el ejercicio 2000 respecto de la aplicación de la regla de prorata del IVA en las adiciones por compra. No se incluyen gastos financieros.

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.

Los costes internos, formados 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 registran como ingreso en el epígrafe "trabajos de la empresa para su inmovilizado".

# MEMORIA

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

• Infraestructura y supraestructura	67 años
• Locales comerciales	14 años
• Vía	10 años
• Edificios y construcciones civiles	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	17-7 años
• Otro inmovilizado	17-4 años

Como consecuencia de la entrada en vigor, a partir de 2002, de la moneda única europea, determinadas máquinas de expendición automática de billetes se sustituirán, en tanto que el coste de mejora y adaptación a la citada moneda es excesivamente oneroso por las limitaciones de la propia tecnología de la máquina. Por esta razón, desde el ejercicio 1999, se encuentra incrementado el porcentaje de amortización a su límite máximo, establecido en el Real Decreto 537/1997, anexo al Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

## c) Inmovilizaciones financieras

### c.1. Otros créditos

Comprende los "préstamos para vivienda" por importe de 222 millones de pesetas y los "anticipos a cuenta del seguro colectivo de vida" por 440 millones de pesetas, concedidos por la Sociedad a sus empleados, que se encuentran valorados por su nominal.

### c.2. Otras inversiones financieras en capital

La participación en el capital social de la empresa Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A., se encuentra valorada a su coste de adquisición. Atendiendo al principio de prudencia se ha dotado en el presente ejercicio, 490 millones de pesetas como provisión por depreciación acumulando una provisión de 1.132 millones de pesetas, recogiendo, de esta forma, el valor en libros representativo de los fondos propios de dicha sociedad al 31 de diciembre de 2000.

La participación en la empresa Metrocall, S.A. se encuentra valorada de acuerdo con las aportaciones dinerarias y no dinerarias realizadas por los socios que la componen Inertelco, S.A. y Metro de Madrid, S.A., respectivamente.

Por último, la participación en la empresa Canal Metro de Madrid, S.A., se encuentra valorada a su precio de adquisición.

Al haberse constituido ambas sociedades a finales del presente ejercicio, no han tenido prácticamente actividades en el mismo, por lo que el resultado que muestran sus cuentas anuales al 31 de diciembre de 2000 no es significativo, para ser considerado en estas cuentas anuales.

#### **d) Gastos a distribuir en varios ejercicios**

##### **d.1. Gastos por complemento de pensiones**

Por aplicación de la Disposición Transitoria Cuarta del Real Decreto 1643/1990 de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, Metro de Madrid, S.A. tiene contabilizado, en el balance de situación, un pasivo contingente por importe de 13.048 millones de pesetas. La contrapartida figura en el activo con el importe de 10.082 millones de pesetas.

Para el establecimiento de estas cantidades se ha realizado un estudio actuarial, llevado a efecto por empresa externa.

Según se indica en el punto 19. d) de la presente memoria, la sociedad ha decidido exteriorizar sus compromisos por pensiones en el ejercicio 2001.

##### **d.2. Gastos diferidos de Lease-back**

Corresponde a las cargas financieras del contrato de financiación que se imputan a resultados según su correspondiente plan financiero.

##### **d.3. Otros gastos**

Incluye otros gastos amortizables correspondientes a inversiones en activos que no son de la Sociedad, amortizándose en cinco años.

Comprende, también, los gastos incurridos en la implantación de un sistema de aseguramiento de la calidad en la organización de la empresa, por la que se ha obtenido la Certificación según la Norma Internacional de Calidad ISO 9002 (UNE 66.902) por el conjunto de las instalaciones y procesos productivos de Talleres Centrales de Metro de Madrid, S.A.

# MEMORIA

## e) Existencias

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

El valor de las reposiciones de stock por compra que se han realizado durante el presente ejercicio se encuentra incrementado en el porcentaje no deducible de la prorrata del IVA.

## f) Subvenciones

### f.1. Subvenciones a la explotación

Las subvenciones a la explotación, de carácter corriente, se abonan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devengan.

### f.2. Subvenciones en capital

La Sociedad contabiliza las subvenciones en capital que ha recibido hasta el ejercicio 1990, para la financiación de sus inversiones, como una cuenta de patrimonio. Fiscalmente, la percepción efectiva de tales subvenciones se aumenta en la proporción legal al resultado contable de cada ejercicio, para la determinación de la base imponible objeto del Impuesto sobre Sociedades.

Las subvenciones recibidas a partir de enero de 1991, se contabilizan como ingresos a distribuir en varios ejercicios, imputándose al resultado de cada ejercicio de forma proporcional a la depreciación del inmovilizado financiado con dichas subvenciones.

## g) Provisión por complemento de pensiones

La Sociedad tiene constituidas a 31 de diciembre de 2000 las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de los Convenios Colectivos, por un importe de 13.048 millones de pesetas, con su contrapartida en el activo del balance por el importe pendiente de imputar a resultados.

Dichos cálculos se han efectuado según un estudio actuarial elaborado por empresa externa a la Sociedad, con las siguientes hipótesis:

### 1. Prestaciones para pensionistas de jubilación, viudedad e I.P.T.

Tipo de interés técnico del 6 por ciento durante las 40 primeras anualidades y del 3,05 por ciento el resto.

Tabla de supervivencia PERM/F 2000P.

### 2. Prestaciones para personal activo con expectativas de jubilación anticipada.

Tipo de interés técnico del 6 por ciento las 40 primeras anualidades y del 3,05 por ciento el resto.

Tabla de supervivencia GR-95.

### 3. Prestaciones para viudedad e I.P.T. para activos.

Tipo de interés técnico del 3,15 por ciento.

Tabla de supervivencia GR-95.

Crecimiento estimado en el año 2000 del 2,75 por ciento de sueldos y bases de cotización.

#### h) Deudas

Todas las obligaciones y deudas contraídas, tanto a largo como a corto plazo, con entidades de crédito, se han valorado por su nominal. Los gastos por intereses se periodifican siguiendo el principio de devengo, con independencia de la realización de su pago.

#### i) Impuesto sobre beneficios

El gasto por Impuesto sobre Sociedades se contabiliza en función del resultado económico antes de impuestos, aumentado o disminuido según corresponda, por las diferencias permanentes y temporales, constituyendo las bonificaciones y deducciones en la cuota, una minoración de la misma. La diferencia entre el gasto devengado y el impuesto pagado se debe a las diferencias temporales de imputación de gastos que dan lugar al impuesto diferido.

#### j) Transacciones en moneda extranjera

El criterio seguido para contabilizar las diferencias de cambio es imputarlas a resultados en función de su devengo.

#### k) Ingresos y gastos

Los ingresos y gastos se imputan 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.

### 5. INMOVILIZADO INMATERIAL

La composición y el movimiento en el coste de las partidas recogidas en este epígrafe del balance de situación del ejercicio 2000, es el siguiente:

	SALDO INICIAL	ALTAS	BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL
Patentes y marcas	7.043.250				7.043.250
Aplicaciones informáticas	1.700.336.001	679.961.389		212.226.588	2.592.523.978
<b>TOTAL</b>	<b>1.707.379.251</b>	<b>679.961.389</b>		<b>212.226.588</b>	<b>2.599.567.228</b>

Las variaciones de la amortización acumulada han sido:

	VIDA ÚTIL AÑOS	SALDO INICIAL	DOTACIÓN	BAJAS	SALDO FINAL	INMOVILIZADO TOTALMENTE AMORTIZADO
Patentes y marcas	10,0		704.325		704.325	
Aplicaciones informáticas	3,0	1.027.635.983	299.785.725		1.327.421.708	969.126.476
<b>TOTAL</b>		<b>1.027.635.983</b>	<b>300.490.050</b>		<b>1.328.126.033</b>	<b>969.126.476</b>

# MEMORIA

## 6. INMOVILIZADO MATERIAL

La composición y movimientos del coste del inmovilizado material son los que figuran a continuación:

	SALDO INICIAL	ALTAS	BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL
<b>1. Terrenos y construcciones</b>	<b>40.868.614.826</b>	<b>3.191.026.790</b>		<b>199.939.963</b>	<b>44.259.581.579</b>
Infraestructura y supraestructura	22.987.911.339	2.807.460.620		(144.176.943)	25.651.195.016
Vía	6.190.664.027	115.719.253			6.306.383.280
Locales comerciales	0	0		315.852.779	315.852.779
Edificios y construcciones industriales	11.006.335.383	173.049.852		28.264.127	11.207.649.362
Edificios administrativos	639.211.227	94.797.065			734.008.292
Edificios ajenos a la explotación	44.492.850				44.492.850
<b>2. Instalaciones técnicas y maquinaria</b>	<b>41.464.055.279</b>	<b>4.482.254.729</b>	<b>263.241.504</b>	<b>688.095.059</b>	<b>46.371.163.563</b>
Maquinaria en edificios industriales	1.944.096.977	147.752.669	1.190.000		2.090.659.646
Maquinaria en subestaciones eléctricas	2.600.571.058	186.405.050		26.934.469	2.813.910.577
Instalaciones eléctricas y electromecánicas	15.354.874.675	1.365.015.572		440.062.486	17.159.952.733
Instalaciones electrónicas y automatismos	17.958.659.564	1.780.844.479	262.051.504	217.353.404	19.694.805.943
Otras instalaciones técnicas	3.485.141.131	1.001.102.101		3.744.700	4.489.987.932
Instalaciones sanitarias	120.711.874	1.134.858			121.846.732
<b>3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario</b>	<b>1.783.643.194</b>	<b>133.454.693</b>	<b>2.605.000</b>		<b>1.914.492.887</b>
Mobiliario y enseres	966.414.906	107.296.766	2.605.000		1.071.106.672
Utillaje	817.228.288	26.157.927			843.386.215
<b>4. Elementos de transporte</b>	<b>122.098.440.315</b>	<b>5.215.560.165</b>	<b>707.947.315</b>	<b>1.532.204.118</b>	<b>128.138.257.283</b>
Material ferroviario	122.049.026.375	5.215.560.165	707.947.315	1.532.204.118	128.088.843.343
Material automóvil	49.413.940				49.413.940
<b>5. Otro inmovilizado</b>	<b>6.314.885.106</b>	<b>1.166.427.715</b>	<b>1.033.148.189</b>		<b>6.448.164.632</b>
Equipos proceso información	1.817.360.635	526.695.285			2.344.055.920
Repuestos inmovilizado	4.497.524.471	639.732.430	1.033.148.189		4.104.108.712
<b>6. Inmovilizaciones materiales en curso</b>	<b>7.975.607.371</b>	<b>6.814.495.776</b>		<b>(6.737.120.376)</b>	<b>8.052.982.771</b>
Material ferroviario	1.592.482.550	3.382.909.447		(1.532.204.118)	3.443.187.879
Otro inmovilizado	6.383.124.821	3.431.586.329		(5.204.916.258)	4.609.794.892
<b>TOTAL</b>	<b>220.505.246.091</b>	<b>21.003.219.868</b>	<b>2.006.942.008</b>	<b>(4.316.881.236)</b>	<b>235.184.642.715</b>

Las variaciones de la amortización acumulada han sido las siguientes:

	VIDA ÚTIL AÑOS	SALDO INICIAL	DOTACIÓN	BAJAS	SALDO FINAL	INMOVILIZADO TOTALMENTE AMORTIZADO
<b>1. Terrenos y construcciones</b>		<b>11.123.322.400</b>	<b>1.045.534.029</b>	<b>(876.520)</b>	<b>12.169.732.949</b>	<b>2.621.296.136</b>
Infraestructura y supraestructura	66,7	3.257.023.378	325.348.395	28.053.637	3.554.318.136	
Vía	10,0	4.612.861.322	361.234.451		4.974.095.773	2.599.797.692
Locales comerciales	14,3	0	48.443.326	(28.930.157)	77.373.483	
Edificios y construcciones industriales	33,4	3.093.732.575	299.236.681		3.392.969.256	21.498.444
Edificios administrativos	50,0	157.831.549	11.237.645		169.069.194	
Edificios ajenos a la explotación	50,0	1.873.576	33.531		1.907.107	
<b>2. Instalaciones técnicas y maquinaria</b>		<b>16.013.648.897</b>	<b>2.964.673.683</b>	<b>22.474.497</b>	<b>18.955.848.083</b>	<b>3.249.392.829</b>
Maquinaria en edificios industriales	10,0	1.289.415.539	140.590.879	1.190.000	1.428.816.418	590.308.839
Maquinaria en subestaciones eléctricas	16,7	1.350.666.209	118.122.706		1.468.788.915	631.573.892
Instalaciones eléctricas y electromecánicas	16,7	3.126.655.503	421.922.069	876.520	3.547.701.052	469.249.611
Instalaciones electrónicas y automatismos	12,5	5.172.598.031	1.002.886.588	20.407.977	6.155.076.642	1.212.374.667
Otras instalaciones técnicas	12,5	4.779.879.174	1.271.325.160		6.051.204.334	96.078.803
Elementos transporte interno	10,0	209.669.324	4.722.025		214.391.349	183.760.599
Instalaciones sanitarias	10,0	84.765.117	5.104.256		89.869.373	66.046.418
<b>3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario</b>		<b>1.324.347.267</b>	<b>111.705.070</b>	<b>1.620.901</b>	<b>1.434.431.436</b>	<b>1.080.779.884</b>
Mobiliario	10,0	408.730.409	40.439.254		449.169.663	252.683.661
Máquinas reproductoras	8,4	212.365.453	19.513.606	1.620.901	230.258.158	166.559.446
Utillaje	3,4	703.251.405	51.752.210		755.003.615	661.536.777
<b>4. Elementos de transporte</b>		<b>48.947.589.934</b>	<b>6.650.120.367</b>	<b>625.532.741</b>	<b>54.972.177.560</b>	<b>24.450.447</b>
Material ferroviario	16,7	48.910.754.929	6.646.560.991	625.532.741	54.931.783.179	
Material automóvil	7,2	36.835.005	3.559.376		40.394.381	24.450.447
<b>5. Otro inmovilizado</b>		<b>2.904.838.532</b>	<b>474.123.688</b>	<b>320.574.431</b>	<b>3.058.387.789</b>	<b>1.134.022.225</b>
Equipos proceso información	4,0	1.277.264.382	220.735.642		1.498.000.024	1.134.022.225
Repuestos para inmov. mat. ferroviario	16,7	1.475.626.948	217.062.274	270.503.450	1.422.185.772	
Repuestos para inmov. inst. técnicas	12,5	151.947.202	36.325.772	50.070.981	138.201.993	
<b>TOTAL</b>		<b>80.313.747.030</b>	<b>11.246.156.837</b>	<b>969.326.050</b>	<b>90.590.577.817</b>	<b>8.109.941.521</b>



# MEMORIA

En "Elementos de transporte" están incluidas unidades de transporte (96 coches) de las series "2000" y "5000" afectos a la operación financiera de Lease-Back, por un importe inicial de 9.739 millones de pesetas. La duración del contrato es de 18 años con un valor de recompra de 10.626 millones de pesetas.

La Sociedad no dispone de bienes afectados por ningún tipo de garantía que no sea la que procede de su propia solvencia.

Las preceptivas subvenciones de capital para financiar la adquisición de inmovilizado ascienden a 10.058 millones de pesetas.

A 31 de diciembre de 2000 existen compromisos firmes, en relación con la adquisición de inmovilizado, por un importe total aproximado de 327 millones de pesetas, cuya financiación queda cubierta con la autofinanciación, las subvenciones de capital antes citadas y el endeudamiento externo necesario.

## 7. INVERSIONES FINANCIERAS

### 7.1. Inmovilizaciones financieras

El movimiento durante el ejercicio de cada partida de este epígrafe del balance de situación ha sido el siguiente:

	SALDO INICIAL	ENTRADAS	SALIDAS	SALDO FINAL
Depósitos y fianzas a largo plazo	14.522.974	12.234.000	9.137.600	17.619.374
Inversiones financieras en capital	1.700.000.000	1.530.584.844	-	3.230.584.844
Otros créditos	672.846.513	19.880.500	30.721.549	662.005.464
Provisión	(642.250.269)	(489.929.331)	-	(1.132.179.600)
<b>TOTAL</b>	<b>1.745.119.218</b>	<b>1.072.770.013</b>	<b>39.859.149</b>	<b>2.778.030.082</b>

	SALDO INICIAL	ENTRADAS	SALIDAS	SALDO FINAL
Depósitos y fianzas a corto plazo	181.520.716	6.077.242	12.256.447	175.341.511

### 7.2. Información sobre empresas del grupo y asociadas

Se compone de la participación en el capital social de las siguientes empresas:

Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A., en una proporción del 42,5 por ciento. El importe de la inversión total realizada por Metro de Madrid, S.A. asciende a 2.971.600.000 pesetas y está representada por 297.160 acciones al portador, con un valor nominal de 10.000 pesetas por acción, que no cotizan en Bolsa. Se encuentra pendiente de desembolso el importe de 635.800.000 pesetas.

La participación, según lo indicado en el apartado 4.c.2., se ha valorado a su coste de adquisición, corregido por la correspondiente dotación realizada en el ejercicio de 489.929.331 pesetas, acumulando, con la dotación del ejercicio pasado, un total de 1.132.179.600 pesetas, para adecuar su inversión al valor teórico contable de las cuentas anuales auditadas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2000.

No se han percibido dividendos en el ejercicio.

<b>DATOS EN Mptas</b>	<b>PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN (%)</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>RESERVAS</b>	<b>RESULTADO 2000</b>	<b>VALOR BRUTO EN LIBROS</b>
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. Dr. Esquerdo, 136 - 28007 MADRID	42,5	6.992	-	-1.163	1.840

Metrocall, S.A. en una proporción del 40 por ciento, desembolsado en su totalidad mediante aportación no dineraria durante 2000. El importe de su capital social, de 625.000.000 de pesetas está representado por acciones nominativas, en número de 62.500, con un valor nominal de 10.000 pesetas por acción, que no cotizan en Bolsa. De éstas, un 40 por ciento son privilegiadas, lo que supone para su propietario, Metro de Madrid, S.A., tener derecho a mayor participación en el reparto de las ganancias sociales, tal y como se refleja en los estatutos.

<b>DATOS EN Mptas</b>	<b>PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN (%)</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>RESERVAS</b>	<b>RESULTADO 2000</b>	<b>VALOR BRUTO EN LIBROS</b>
Metrocall, S.A. Vía de las dos Castillas, 33 Pozuelo de Alarcón - 28224 MADRID	40,0	625	-	-	250

Canal Metro Madrid, S.A., con una proporción del 18 por ciento, desembolsada en su totalidad. El importe de su capital social, de 300.000 euros está representado por 100 acciones nominativas, con un valor nominal de 3.000 euros por acción que no cotizan en Bolsa. De éstas, 18 son privilegiadas, lo que supone para su propietario, Metro de Madrid, S.A., tener derecho a mayor participación en el reparto de las ganancias sociales, tal y como se recoge en los estatutos.

# MEMORIA

Se hace constar que se ha constituido la mercantil indicada para una duración de 20 años.

DATOS EN Mptas	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN (%)	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADO 2000	VALOR BRUTO EN LIBROS
Canal Metro de Madrid, S.A. Pº de la Habana, 15 28036 MADRID	18,0	300	-	-	54

En estas dos últimas sociedades no se ha consignado el resultado del ejercicio 2000 dada su poca importancia, al haber transcurrido un período muy escaso de tiempo desde su constitución al cierre del ejercicio.

## 8. GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición y movimiento de las partidas de este epígrafe del balance de situación es la siguiente:

	SALDO A 31/12/99	DOTACIONES	APLICACIONES	SALDO A 31/12/00
Complemento de pensiones p.a.	5.259.276.000	-	1.366.363.609	3.892.912.391
Complemento de pensiones p.p.	7.221.232.834	223.172.196	1.255.569.927	6.188.835.103
	<b>12.480.508.834</b>	<b>223.172.196</b>	<b>2.621.933.536</b>	<b>10.081.747.494</b>
Lease-back	8.639.328.639	-	539.958.036	8.099.370.603
	<b>8.639.328.639</b>	-	<b>539.958.036</b>	<b>8.099.370.603</b>
Inversiones CAM	398.663.236	58.168.313	141.568.812	315.262.737
Sistema aseguramiento calidad	3.286.000	943.000	657.200	3.571.800
	<b>401.949.236</b>	<b>59.111.313</b>	<b>142.226.012</b>	<b>318.834.537</b>
<b>TOTAL</b>	<b>21.521.786.709</b>	<b>282.283.509</b>	<b>3.304.117.584</b>	<b>18.499.952.634</b>

Las aplicaciones que suponen imputación a gasto corriente del ejercicio, para las correspondientes a "complementos de pensiones personal pasivo", por importe de 999.967.061 pesetas se amortizan contra gastos de personal. Adicionalmente, se ha aplicado un exceso de provisiones dotadas en el ejercicio anterior por un importe de 255.602.866 pesetas.

Las inversiones CAM y sistema de aseguramiento de la calidad se rebajan contra la dotación por amortización de inmovilizado y las de lease-back se amortizan como gastos financieros.

## 9. FONDOS PROPIOS

Los fondos propios de la Sociedad a 31 de diciembre de 2000 se desglosan en:

Capital social	2.339.606.000
Reserva legal	467.921.200
Otras reservas	11.018.941.992
Subvenciones en capital	25.442.998.502
<b>TOTAL</b>	<b>39.269.467.694</b>

### a) Capital Social

El capital de la Sociedad asciende a 2.339.606.000 pesetas, dividido en 4.679.212 acciones al portador de quinientas pesetas nominales cada una.

En el punto 19 de la presente memoria se hace constar el método seguido para adecuar dicha cifra al euro a efectos de presentación en 2001.

No existen ningún otro tipo de derechos incorporados, bonos de disfrute, obligaciones convertibles, títulos y pasivos financieros similares.

Los accionistas de la Sociedad a 31 de diciembre de 2000 serían en origen, aún cuando la titularidad, como ya se ha indicado, se encuentre hoy en día en el Consorcio Regional de Transportes, el Ayuntamiento de Madrid con un 75 por ciento y la Comunidad de Madrid con el 25 por ciento restante.

### b) Reservas

Todas las reservas son de libre disposición, excepto la reserva legal (que está totalmente dotada) cuya disponibilidad queda recogida en el Artículo 214 de la Ley de Sociedades Anónimas.

De acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 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, se ha dotado la oportuna reserva denominada de "estabilización" por importe de 53.531.888 pesetas como destino de los excedentes económicos, equivalente al 15 por ciento de las cotizaciones afectadas a la colaboración, obtenidos durante el ejercicio. Esta reserva tiene como finalidad exclusiva atender los posibles resultados negativos futuros que pudieran derivarse del ejercicio de la colaboración.

Consecuentemente, el importe de dicha cifra es de 104.531.888 pesetas.

# MEMORIA

## c) Subvenciones en capital

Corresponden, como se indicó en el punto 4.f.2. a las percibidas hasta el ejercicio 1990.

Desglose por su origen:

De la Administración Central	6.750.400.000
De la Administración Autonómica	10.981.560.000
Del Consorcio Regional de Transportes de Madrid	7.669.769.032
De otros Organismos	41.269.470
<b>TOTAL</b>	<b>25.442.998.502</b>

Metró de Madrid, S.A., siguiendo la normativa contable para las empresas públicas contabilizó estas subvenciones en capital, recibidas para la financiación de sus inversiones, como una cuenta de patrimonio que permanecerá en el pasivo de la Sociedad hasta el término o rescate por el órgano concedente de las distintas concesiones administrativas.

## 10. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

Corresponde a las subvenciones en capital, no reintegrables, concedidas por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, a partir de 1991, cuyo detalle, a 31 de diciembre de 2000, es el siguiente:

Ejercicio 1991	14.586.757.944
Ejercicio 1992	10.976.670.316
Ejercicio 1993	8.277.628.860
Ejercicio 1994	1.402.826.989
Ejercicio 1995	6.353.289.087
Ejercicio 1996	2.225.514.513
Ejercicio 1997	8.391.053.307
Ejercicio 1998	6.033.000.000
Ejercicio 1999	9.585.901.384
Ejercicio 2000	10.058.000.000
<b>Suma</b>	<b>77.890.642.400</b>
Traspaso a resultados ejercicios anteriores	17.723.336.336
Traspaso a resultados ejercicio 2000	4.297.798.806
<b>TOTAL</b>	<b>55.869.507.258</b>

## 11. PROVISIONES PARA PENSIONES Y OBLIGACIONES SIMILARES

El movimiento de las partidas de este epígrafe del balance de situación en el ejercicio 2000 ha sido el siguiente:

	SALDO INICIAL	DOTACIONES	APLICACIONES	SALDO FINAL
Personal activo	5.259.276.000	-	1.366.363.609	3.892.912.391
Personal pasivo	10.840.896.000	223.172.196	1.908.636.503	9.155.431.693
<b>Provisión Pensiones</b>	<b>16.100.172.000</b>	<b>223.172.196</b>	<b>3.275.000.112</b>	<b>13.048.344.084</b>

Los pagos al personal pasivo han ascendido a 1.908.636.503 pesetas. En concepto de actualización por nuevo estudio actuarial se ha abonado a "gastos a distribuir en varios ejercicios" con cargo a "provisiones para pensiones", el importe de 1.143.191.413 pesetas.

Tal y como se expone en el punto 19 d) de la presente memoria, la Sociedad ha optado por exteriorizar sus compromisos por pensiones en el ejercicio 2001, lo que supone adquirir una obligación de pago por primas únicas financiadas para servicios pasados de, aproximadamente, 16.700 millones de pesetas y primas anuales de servicios futuros de 3.300 millones de pesetas lo que acumula la cifra de 20.000 millones de pesetas objeto de dicha obligación.

Las obligaciones de pago por pensiones en el año 2001 para servicios pasados ascienden a 1.796.384.672 pesetas.

## 12. EMISIÓN DE OBLIGACIONES

El detalle de obligaciones en circulación a 31 de diciembre de 2000 en millones de pesetas, y sus principales características es el siguiente:

En millones de pesetas

EMISION	TIPO DE INTERÉS (%)	VENCIMIENTOS		
		2001	2002	POSTERIORES
Obligaciones Serie "M" (Junio,1993)	10,95 (fijo)	9,997	-	-

Se compone de 10.000 títulos de 1.000.000 de pesetas nominales cada uno. Son obligaciones no convertibles y se encuentran garantizadas con aval de la Comunidad de Madrid.

Se ha ejercitado la opción de amortización anticipada al quinto año de la emisión por un importe de 3.000.000 de pesetas. En el próximo ejercicio 2001 se procederá a amortizar dicha emisión en su totalidad.

# MEMORIA

Los intereses devengados y no pagados a 31 de diciembre de 2000 que ascienden a 501.724.438 pesetas, están incorporados al saldo contable del nominal de la emisión.

## 13. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO

### 13.1 Deudas con Banco Europeo de Inversiones y otros

Los saldos, tipos de interés y desglose a corto y largo plazo, al 31 de diciembre de 2000 y de 1999, son los siguientes:

En millones de pesetas

ENTIDAD	MEDIA TIPOS DE INTERES %		2000			1999		
	2000	1999	C. PLAZO	L. PLAZO	TOTAL	C. PLAZO	L. PLAZO	TOTAL
B.E.I. (I)	4,15	2,87	-	10.000	10.000	-	10.000	10.000
B.E.I. (II)	4,19	2,89	-	13.000	13.000	-	13.000	13.000
Líneas de tesorería	4,45	2,94	5.150	-	5.150	3.700	-	3.700
<b>TOTAL</b>			<b>5.150</b>	<b>23.000</b>	<b>28.150</b>	<b>3.700</b>	<b>23.000</b>	<b>26.700</b>

Los intereses devengados y no pagados a 31 de diciembre de 2000 que ascienden a 48.357.708 pesetas, están contabilizados en la rúbrica "Deuda por intereses a corto plazo".

El detalle de vencimientos de las deudas a largo plazo es el siguiente:

En millones de pesetas

ENTIDAD	VENCIMIENTOS						
	2001	2002	2003	2004	2005	POSTERIORES	SALDO A 31.12.00
B.E.I. (I)	-	625	625	625	625	7.500	10.000
B.E.I. (II)	-	-	-	-	-	13.000	13.000
<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>625</b>	<b>625</b>	<b>625</b>	<b>625</b>	<b>20.500</b>	<b>23.000</b>

### 13.3. Otras deudas (Lease-Back con Bank of America)

Bajo este concepto se incluye la operación realizada con Bank of America de diciembre de 1997. El resultado final de la operación es la obtención de una financiación cuya cuantía global constituye el valor del préstamo y sus intereses. La normativa aplicada es la establecida en la Norma de Valoración 5ª,g) del Plan General de Contabilidad (R.D. 1643/1990).

Los saldos, tasa interna de retorno y desglose a corto y largo plazo, al 31 de diciembre de 2000 y de 1999, son los siguientes:

En millones de pesetas

ENTIDAD	T.I.R. (%)		2000			1999		
	2000	1999	C. PLAZO	L. PLAZO	TOTAL	C. PLAZO	L. PLAZO	TOTAL
Bank of América	6,72	6,72	493	17.543	18.036	679	18.036	18.715

El detalle de los vencimientos de la deuda a largo plazo es el siguiente:

En millones de pesetas

ENTIDAD	2001	2002	2003	2004	2005	POSTERIORES	SALDO A 31.12.00
Bank of América	493	493	493	549	494	15.514	17.543

Como continuación a lo indicado en 4.d.2., los gastos financieros se imputan linealmente a resultados, con contrapartida a gastos a distribuir en varios ejercicios, en concordancia con la vida de la operación, con independencia del flujo de cuotas determinado contractualmente.

### 13.4. Créditos disponibles

Existen las siguientes disponibilidades por créditos no dispuestos:

En millones de pesetas

	2000	1999
Líneas de tesorería	17.350	22.800

No existe penalización ni coste alguno por los importes no dispuestos.

### 14. OTROS ACREEDORES

En concepto de otras deudas se incluye el cobro por el contrato de cesión de fibra óptica establecido con Madritel, S.A., con una duración de veinte años y por un importe total de 2.100.000.000 pesetas. Los ingresos devengados se integran a resultados de acuerdo a la duración contractual, estando pendiente de imputación el importe de 1.942.500.000 pesetas, desglosados en 1.837.500.000 pesetas a largo plazo y 105.000.000 pesetas a corto plazo.



# MEMORIA

## 15. SITUACIÓN FISCAL

### 15.1. Conciliación entre resultado contable y base imponible

El siguiente cuadro muestra la conciliación entre resultado contable y base imponible del Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios 2000 y 1999.

	2000	1999
Resultado contable	3.808.186	6.452.450
Diferencias permanentes	1.670.119.330	2.829.789.496
Diferencias temporales con origen en el ejercicio	-350.505.265	2.101.627.459
Diferencias temporales con origen en ejercicios anteriores	-104.560.536	-53.131.121
<b>BASE IMPONIBLE</b>	<b>1.218.861.715</b>	<b>4.884.738.284</b>

Los ajustes por diferencias permanentes se producen por la discordancia entre el criterio fiscal y contable respecto a la aplicación de subvenciones al resultado contable del ejercicio, según lo indicado en 4.i):

	Aumentos	Disminuciones
Diferencias temporales con origen en el ejercicio		
- Operaciones financieras (lease-back, diciembre 1997)		138.747.577
- Atrasos jubilados		607.000.000
- Extinción beneficios sociales		523.000.000
- Actualización Convenio y otras	374.781.093	
- Reserva estabilización	53.531.888	
- Depreciación inversiones financieras	489.929.331	
<b>TOTAL</b>	<b>918.242.312</b>	<b>1.268.747.577</b>
Diferencias temporales con origen en ejercicios anteriores		
- Provisión gastos de personal		104.560.536
<b>TOTAL</b>		<b>104.560.536</b>

### 15.2. Determinación del gasto devengado y de la cuota líquida

Los cuadros que se presentan a continuación establecen la determinación del gasto devengado y la cuota líquida del Impuesto sobre Sociedades correspondiente a los ejercicios 2000 y 1999.

De acuerdo con la base imponible determinada en el punto 15.1.:

**AÑO 2000**

	<b>Devengado</b>	<b>A pagar</b>	<b>Diferido</b>
Cuota 35%	585.874.631	426.601.600	
Bonificación 99% (Art. 32.2. L.I.S.)	(580.015.885)	(422.335.584)	
Cuota bonificada	5.858.746	4.266.016	
Deducción Inversiones	(2.050.560)	(1.493.106)	
	<b>3.808.186</b>	<b>2.772.910</b>	<b>1.035.276</b>

Quedan pendientes por aplicar, como deducción por inversiones en activos fijos nuevos 722.338.590 pesetas.

**AÑO 1999**

	<b>Devengado</b>	<b>A pagar</b>	<b>Anticipado</b>
Cuota 35%	992.684.681	1.709.658.399	
Bonificación 99% (Art. 32.2. L.I.S.)	(982.757.834)	(1.692.561.815)	
Cuota bonificada	9.926.847	17.096.584	
Deducción Inversiones	(3.474.397)	(5.983.804)	
	<b>6.452.450</b>	<b>11.112.780</b>	<b>4.660.330</b>

El detalle de las deudas y créditos con las Entidades Públicas, es el siguiente:

**Entidades Públicas acreedoras**

- Hacienda Pública, por IRPF	1.265.659.067
- H.P. por IRPF (retenciones rentas de capital)	143.035.468
- Hacienda Pública, por Impuesto s/Beneficios	10.498.096
- Hacienda Pública, por IVA	703.213.319
- Organismos de la Seguridad Social	634.553.457
<b>Total</b>	<b>2.756.959.407</b>

# MEMORIA

## Entidades Públicas deudoras

- Hacienda Pública, por retenciones en la fuente	19.160.349
- Hacienda Pública, por Impuesto s/Beneficios anticipado	5.640.843
- Consorcio Regional de Transportes	6.938.130.781
<b>Total</b>	<b>6.962.931.973</b>

Durante el ejercicio 2000, la Sociedad ha deducido en el cuarenta y cinco por ciento las cuotas de IVA soportadas, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 6, apartados decimoquinto y decimosexto de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

## 16. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS

Metro de Madrid, S.A. a 31 de diciembre de 2000 tiene garantizadas parte de sus operaciones con terceros mediante avales concedidos por Bancos o Instituciones de Crédito, por importe de 26.144.333.718 pesetas, con el siguiente desglose:

- En empresas asociadas (T.F.M.)	2.961.840.000
- Financiación a largo plazo (B.E.I.)	23.000.000.000
- Otras contingencias	182.493.718

## 17. INGRESOS Y GASTOS

### a) Consumo de materiales

El movimiento en las partidas de compras y consumo durante el ejercicio ha sido el siguiente:

#### Año 2000

	EXISTENCIAS A 31/12/1999	ENTRADAS	SALIDAS	EXISTENCIAS A 31/12/2000
Materiales diversos	319.387.629	651.006.083	646.793.853	323.599.859
Repuestos	1.185.971.117	723.260.369	41.657.908	1.867.573.578
Material oficina	41.646.990	40.816.329	55.602.613	26.860.706
Billeteaje	28.817.436	34.792.526	47.133.384	16.476.578
Vestuario	10.657.099	44.568.837	45.443.390	9.782.546
Variación de existencias	-	(93.955.728)	(93.955.728)	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.586.480.271</b>	<b>1.400.488.416</b>	<b>742.675.420</b>	<b>2.244.293.267</b>

#### Año 1999

	EXISTENCIAS A 31/12/1998	ENTRADAS	SALIDAS	EXISTENCIAS A 31/12/1999
Materiales diversos	305.565.382	590.376.131	576.553.884	319.387.629
Repuestos	1.109.729.498	599.491.603	523.249.384	1.185.971.117
Material oficina	43.977.380	79.377.334	81.707.724	41.646.990
Billeteaje	51.440.964	39.469.058	62.092.586	28.817.436
Vestuario	19.404.339	35.566.587	44.313.827	10.657.099
Variación de existencias	-	(88.514.831)	(88.514.831)	-
<b>TOTAL</b>	<b>1.530.117.563</b>	<b>1.255.765.882</b>	<b>1.199.403.174</b>	<b>1.586.480.271</b>

En lo relativo a existencias no existen compromisos firmes de compra ni limitaciones en la disponibilidad de las mismas por garantías, pignoraciones, fianzas y otras razones análogas.

### b) Cargas sociales

Las cargas sociales se desglosan en:

	2000	1999
Dotaciones para pensiones	999.967.061	1.193.189.769
Seguridad Social	6.856.584.281	6.779.419.006
Otros gastos sociales	531.993.416	1.551.235.870
<b>TOTAL</b>	<b>8.388.544.758</b>	<b>9.523.844.645</b>

# MEMORIA

## c) Transacciones efectuadas con empresas asociadas

Se han facturado transacciones con T.F.M. por importe de 1.066.918.733 pesetas por la explotación realizada a cargo de Metro de Madrid, S.A., así como 2.310.990 pesetas objeto de regularización de trabajos y contratos ejecutados por su cuenta.

## d) Ventas

La distribución de la cifra de ventas y prestación de servicios es la siguiente:

	2000	1999
Recaudación neta	27.778.917.629	25.189.047.385
Aportación a la explotación	25.472.500.472	27.554.366.467
Otras subvenciones	83.322.727	51.459.919
Ingresos accesorios y otros de gestión	2.570.113.505	1.935.966.066

## e) Gastos e ingresos extraordinarios

Año 2000	Gastos	Ingresos
Beneficios procedentes inmovilizado material	-	212.293.110
Pérdidas procedentes inmovilizado material	799.456.330	-
Ingresos extraordinarios	-	769.236.227
Gastos extraordinarios	321.506.566	-
	<b>1.120.962.896</b>	<b>981.529.337</b>
<b>Ejercicios anteriores</b>		
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	-	113.170.243
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	8.666.904	-
	<b>8.666.904</b>	<b>113.170.243</b>
<b>Año 1999</b>		
Beneficios procedentes inmovilizado material	-	58.119.678
Pérdidas procedentes inmovilizado material	323.126.669	-
Ingresos extraordinarios	-	16.940.287
Gastos extraordinarios	182.315.226	-
Otros ingresos	-	33.470.737
	<b>505.441.895</b>	<b>108.530.702</b>
<b>Ejercicios anteriores</b>		
Ingresos y beneficios de otros ejercicios	-	94.920.108
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	41.751.237	-
	<b>41.751.237</b>	<b>94.920.108</b>

#### f) Número medio de personas empleadas en el ejercicio 2000

- Personal Directivo	26
- Personal Técnico y Administrativo	893
- Personal de Operación	3.033
- Personal Operario	1.279
<b>TOTAL</b>	<b>5.231</b>

#### g) Gastos anticipados

Se ha contabilizado el importe de 9.367.624 pesetas debido a la imputación del pago de las primas de seguros correspondientes al presente ejercicio, devengándose las mismas de acuerdo con la vigencia de cada seguro.

#### 18. OTRA INFORMACIÓN

El importe devengado por los miembros del Consejo de Administración en concepto de dietas, durante los ejercicios de 2000 y 1999, ha sido de 570.000 pesetas en cada ejercicio.

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 asistencia a más de dos Consejos de Administración. Los altos cargos de la Comunidad de Madrid, por su específica Ley de Incompatibilidades, 7/1984, de 14 de marzo, no perciben dieta alguna, en ningún caso, que suponga incremento sobre las retribuciones correspondientes al ejercicio de su cargo.

#### 19. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

a) Hasta la fecha de confección 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 los estados financieros.

b) En aplicación del principio de empresa en funcionamiento, los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el ejercicio de 2001, reflejan un crédito de 81.716 millones de pesetas, a favor de Metro de Madrid, S.A., según el siguiente detalle, en miles de pesetas:

<b>Gastos</b>		<b>Ingresos</b>	
Capítulo 1: Gastos de personal	31.343.380	Capítulo 4: Transferencias corrientes	34.890.200
Capítulo 2: Gastos bienes corrientes y servicios	23.903.939	Capítulo 5: Ingresos patrimoniales	31.587.008
Capítulo 3: Gastos financieros	3.495.100	Capítulo 7: Transferencias de capital	2.591.215
Capítulo 6: Inversiones reales	9.317.000	Capítulo 8: Activos financieros	2.650.446
Capítulo 9: Pasivos financieros	13.656.450	Capítulo 9: Pasivos financieros	9.997.000
	<b>81.715.869</b>		<b>81.715.869</b>

# MEMORIA

## c) Aspectos derivados de la introducción del Euro.

De acuerdo con lo aprobado por el Consejo de Dirección de Metro de Madrid, en febrero de 1999, se ha seguido con las fases de preparación para adaptar la contabilidad y los sistemas informáticos al euro.

Así, durante el ejercicio 2000, se han acometido cuantas acciones han sido necesarias a tal fin, por lo que, a partir del ejercicio 2001 la Sociedad ha elegido, con carácter irrevocable, implantar el euro como moneda en sus transacciones internas y frente a terceros.

Asimismo, se ha decidido renominalizar al alza su capital social, previa redenominación del mismo, sin alterar, en ningún caso, el número de acciones y, en consecuencia, la participación en el mismo que ostentan las administraciones que se citan en el punto 1 de la presente memoria. Por consiguiente, el nuevo valor nominal por cada acción, de 3 euros y un céntimo supone una nueva cifra de 14.084.428 euros y 12 céntimos representado por las 4.679.212 acciones en que se divide su equivalente en pesetas.

## d) Exteriorización de los compromisos por pensiones.

Metro de Madrid ha dado cumplimiento a lo dictado en laudos arbitrales dimanados de la cláusula 20ª del Convenio Colectivo 1998/2000, adjudicando, en concurso abierto, la exteriorización de los compromisos por pensiones a la entidad aseguradora, "La Estrella S.A., de Seguros y Reaseguros", mediante la suscripción de prima única financiada a diez años, de acuerdo al marco normativo establecido.

En consecuencia, las obligaciones de nuestra Sociedad respecto a los siguientes compromisos derivados de:

- complementos de pensión de jubilación, viudedad e invalidez permanente total
- expectativas de jubilación anticipada
- riesgo de incapacidad permanente total y viudedad de trabajadores en activo

y en su virtud, los derechos o expectativas de beneficiarios e interesados, han sido preservados. Con ello se garantizan los pagos presentes y futuros a que hubiera lugar por tales conceptos.

El plazo de amortización del importe pendiente de imputar a resultados es de diez años, en concordancia con el plazo de financiación de la prima única que, a su vez, es el plazo máximo fijado en

## 20. CUADRO DE FINANCIACIÓN

APLICACIONES	EJERCICIO 2000	EJERCICIO 1999	ORÍGENES	EJERCICIO 2000	EJERCICIO 1999
3. Adquisiciones de inmovilizado			1. Recursos procedentes de las operaciones	10.708.567.920	8.856.740.021
a) Inmovilizaciones inmateriales	892.187.977	387.533.355	3. Subvenciones de capital	10.058.000.000	9.585.901.384
b) Inmovilizaciones materiales	16.686.338.632	15.116.894.559	4. Deudas a largo plazo		
c) Inmovilizaciones financieras			d) De otras empresas	10.000.000	1.942.500.000
c.2.) Empresas asociadas	904.271.744				
7. Cancelación o traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo			7. Cancelación anticipada o traspaso a c/pzo. de inmovilizaciones financieras		
a) Empréstitos y otros pasivos análogos	9.997.000.000				
d) De otras deudas	598.342.005	678.705.613	c) Otras inversiones financieras	17.231.549	15.848.176
8. Provisiones para riesgos y gastos	1.908.636.503	935.097.941			
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>30.986.776.861</b>	<b>17.118.231.468</b>	<b>TOTAL ORÍGENES</b>	<b>20.793.799.469</b>	<b>20.400.989.581</b>
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (Aumento del capital circulante)		3.282.758.113	Exceso de aplicaciones sobre orígenes (Disminución del capital circulante)	10.192.977.392	

## VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE

	EJERCICIO 2000		EJERCICIO 1999	
	AUMENTOS	DISMINUCIONES	AUMENTOS	DISMINUCIONES
Existencias	657.812.996		56.362.708	
Deudores		3.225.400.283	3.902.620.270	
Inversiones financieras temporales		6.179.205		31.441.665
Tesorería	388.141.372		80.883.432	
Emisión de obligaciones		9.997.000.000		
Deudas con entidades de crédito		1.276.457.085		1.624.559.515
Acreedores comerciales	3.442.291.416		3.323.044.783	
Otras deudas no comerciales		183.591.317		2.391.238.241
Ajustes por periodificación	7.404.714			32.913.659
<b>TOTAL</b>	<b>4.495.650.498</b>	<b>14.688.627.890</b>	<b>7.362.911.193</b>	<b>4.080.153.080</b>
Aumento del capital circulante				3.282.758.113
Disminución del capital circulante	10.192.977.392			
	<b>14.688.627.890</b>	<b>14.688.627.890</b>	<b>7.362.911.193</b>	<b>7.362.911.193</b>

## AJUSTES DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	EJERCICIO 2000	EJERCICIO 1999
Pérdidas y ganancias	0	0
Más:		
Amort. gtos. a distribuir en varios ejercicios (Pensiones)	1.255.569.927	1.193.189.769
Amort. gtos. a distribuir en varios ejercicios (Otros)	83.114.699	32.553.664
Gastos por intereses diferidos lease-back	539.958.036	539.958.036
Dotación amortizaciones inmovilizado	11.546.646.887	9.787.964.906
Provisión depreciación I.F.P. (TFM)	489.929.331	642.250.269
Baja inmovilizado (perdida)	1.037.615.958	326.658.463
Dotación reserva estabilización	53.531.888	51.000.000
Menos:		
Subvenciones en capital traspasadas al resultado del ejercicio	4.297.798.806	3.716.835.086
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>10.708.567.920</b>	<b>8.856.740.021</b>



METROSEUR





Consejo de Administración  
y Consejo de Dirección

Consejo de Administración  
y Consejo de Dirección

# **CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE METRO DE MADRID, S.A.**

## **PRESIDENTE**

D. Manuel MELIS MAYNAR

## **VOCALES**

D. Francisco Javier DE ÁGUEDA MARTÍN

D. José Luis ÁLVAREZ DE FRANCISCO

D. Eugenio BAUTISTA FERNÁNDEZ

D. José Antonio GARCÍA ALARILLA

D. Germán GARCÍA SAN JUAN (Nombrado el 24 de Julio)

D. Eustaquio GIMÉNEZ MOLERO

D<sup>a</sup>. Mercedes HERNÁNDEZ SALAS

D. José Ignacio ITURBE LÓPEZ

D. Ildefonso DE MATÍAS JIMÉNEZ

D. Julio MISIEGO GASCÓN

D. Eduardo MOLINA SOTO

D. Eugenio MORALES TOMILLO

D. José Antonio ORTEGA NAHARRO (Cesa el 28 de Marzo)

D. José María PIÑERO CAMPOS (Cesa el 17 de Octubre)

D. José RUIZ MERINO

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

D. José Antonio ZAMORA RODRÍGUEZ (Nombrado el 17 de Octubre)

## **SECRETARIO DEL CONSEJO**

D. Carlos RODRÍGUEZ MORENO

# **CONSEJO DE DIRECCION DE METRO DE MADRID, S.A.**

## **PRESIDENTE**

D. Manuel MELIS MAYNAR

## **DIRECTOR-GERENTE**

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

## **DIRECTOR DE MATERIAL MÓVIL Y CONTRATACIÓN**

D. José RUIZ MERINO

## **DIRECTOR DE PROYECTOS Y OBRAS**

D. Ildelfonso DE MATÍAS JIMÉNEZ

## **DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTOS**

D. Ricardo TEJERO MARUGÁN

## **DIRECTOR DE OPERACIÓN**

D. José Aurelio ROJO GARRIDO

## **DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS**

Dña. Cristina SOPEÑA DE LA TORRE

## **DIRECTOR DE AUDITORÍA INTERNA**

D. Guillermo SUAREZ DE GRACIA

## **SECRETARIOS**

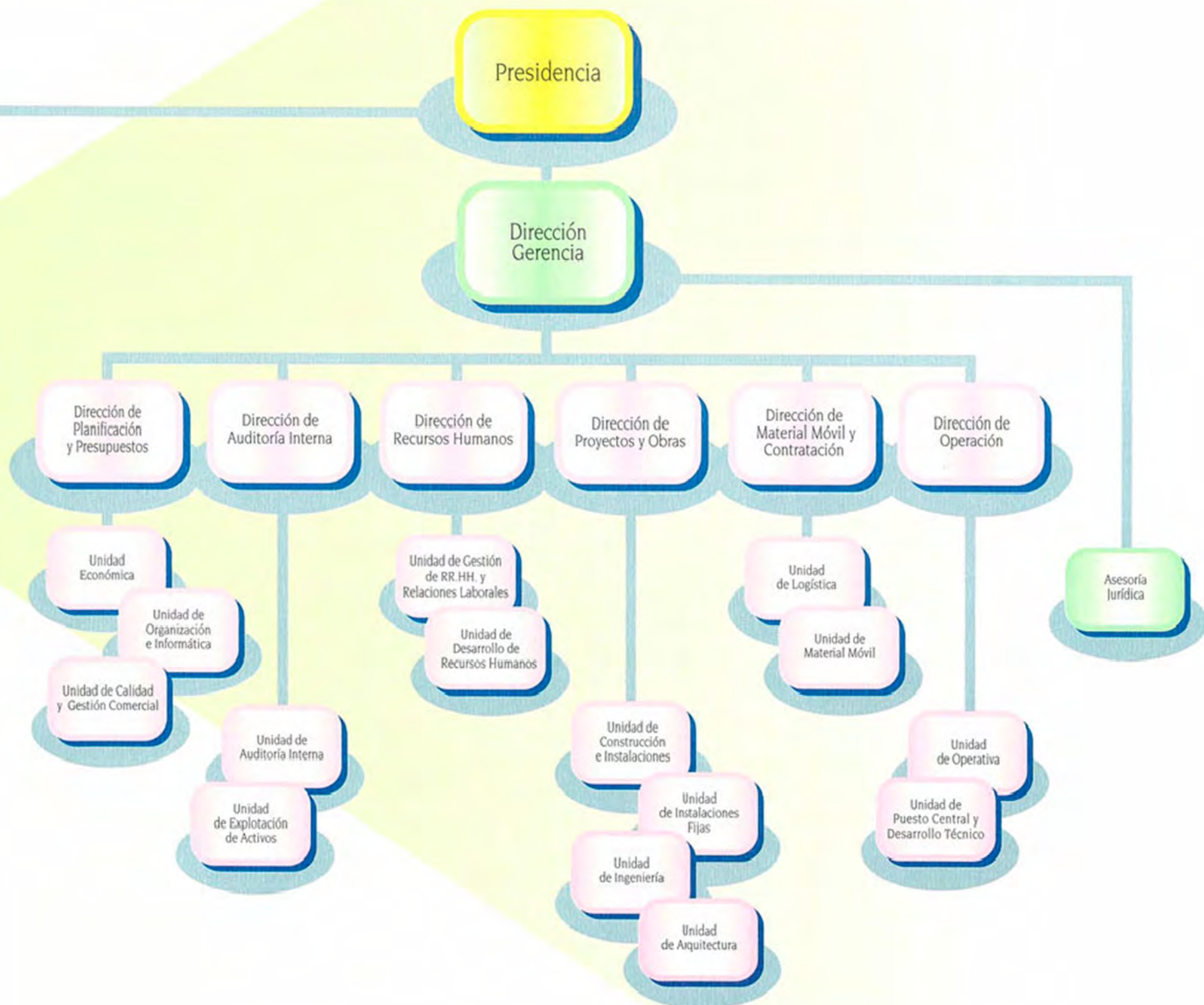
Dña. Milagros AYUSO FERRERAS

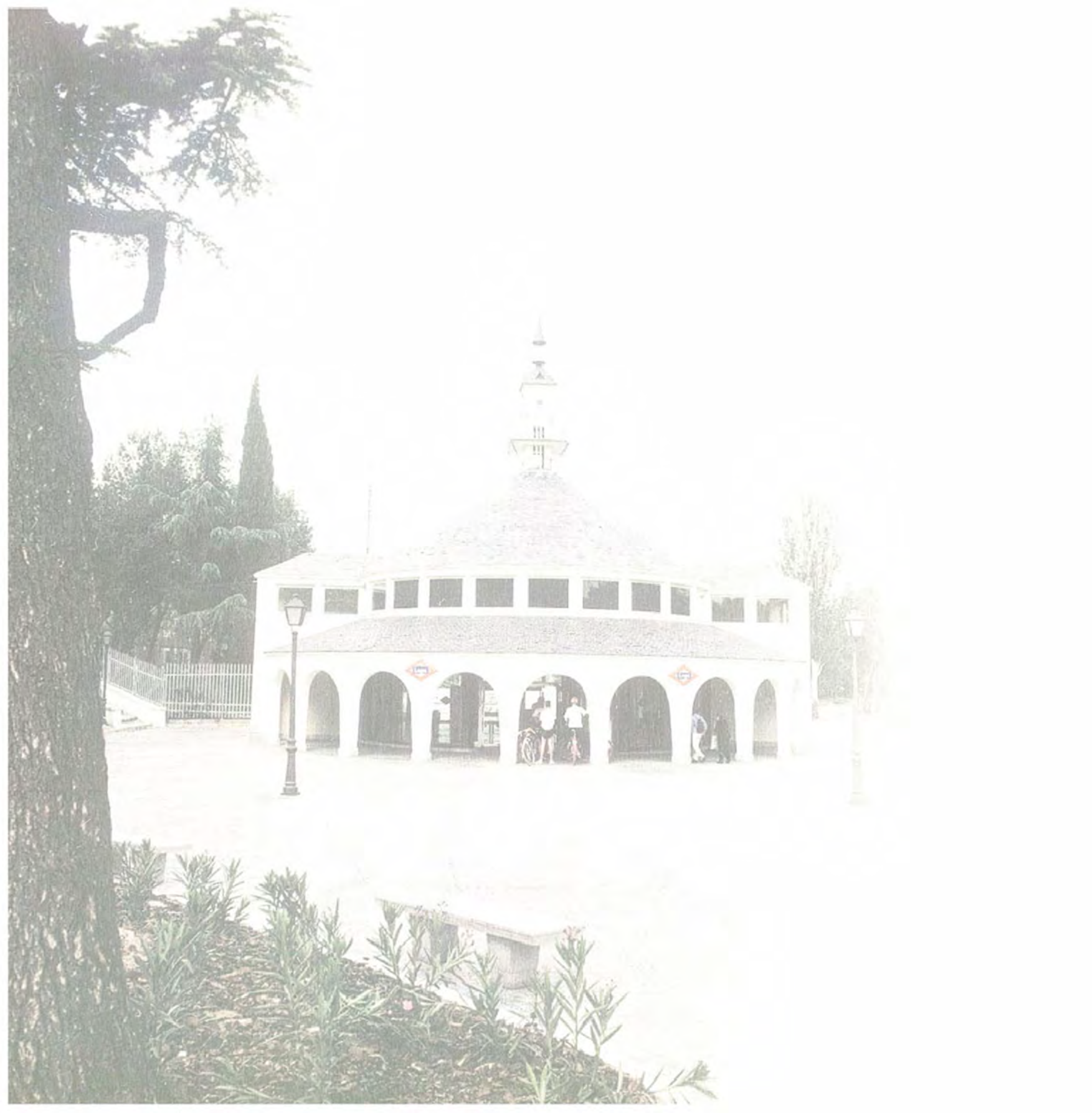
D. Miguel OTAMENDI PINEDA



Gabinete de Relaciones Externas

# TURA ORGÁNICA







# Informe de Auditoría

Informe de Auditoría



## INFORME DE AUDITORIA DE CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de METRO DE MADRID, S.A.



1. Hemos auditado las cuentas anuales de METRO DE MADRID, S.A., las cuales comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2000, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.
2. De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2000, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2000. Con fecha 1 de abril de 2000 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 1999, en el que expresamos una opinión con salvedades.
3. Según lo referido en los capítulos 4.g), 8 y 11 de la memoria adjunta, METRO DE MADRID, S.A., tiene constituidas al 31 de diciembre de 2000, las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de la aplicación de los sucesivos convenios colectivos, por un importe de 13.048 millones de pesetas con su contrapartida en el activo del balance de situación por un importe de 10.082 millones de pesetas, pendiente de imputar a resultados.

Sin perjuicio de lo especificado en el párrafo anterior, según se desprende de los comentarios incluidos en el capítulo 19.d) de la memoria adjunta, METRO DE MADRID, S.A. ha procedido a exteriorizar sus compromisos por pensiones en enero de 2001, mediante la suscripción de prima única financiada, para preservar los derechos o expectativas de beneficiarios e interesados y, por tanto, garantizar los pagos a que hubiera lugar por dichos compromisos. El plazo de amortización del importe pendiente de imputar a resultados es de 10 años, que se corresponde con el plazo de financiación de la prima única y que es el plazo máximo fijado en el Real Decreto 1588/1999 de 15 de octubre.

4. *En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2000 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de METRO DE MADRID, S.A., al 31 de diciembre de 2000 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptadas que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.*
  
5. *El informe de gestión adjunto del ejercicio 2000, 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 2000. 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.*

CONFEDERACIÓN  
ESPAÑOLA DE  
AUDITORES, S.A.



*Juan Luis Marchini Bravo*

*30 de marzo de 2001*



Metro de Madrid  
Cavanilles, 58