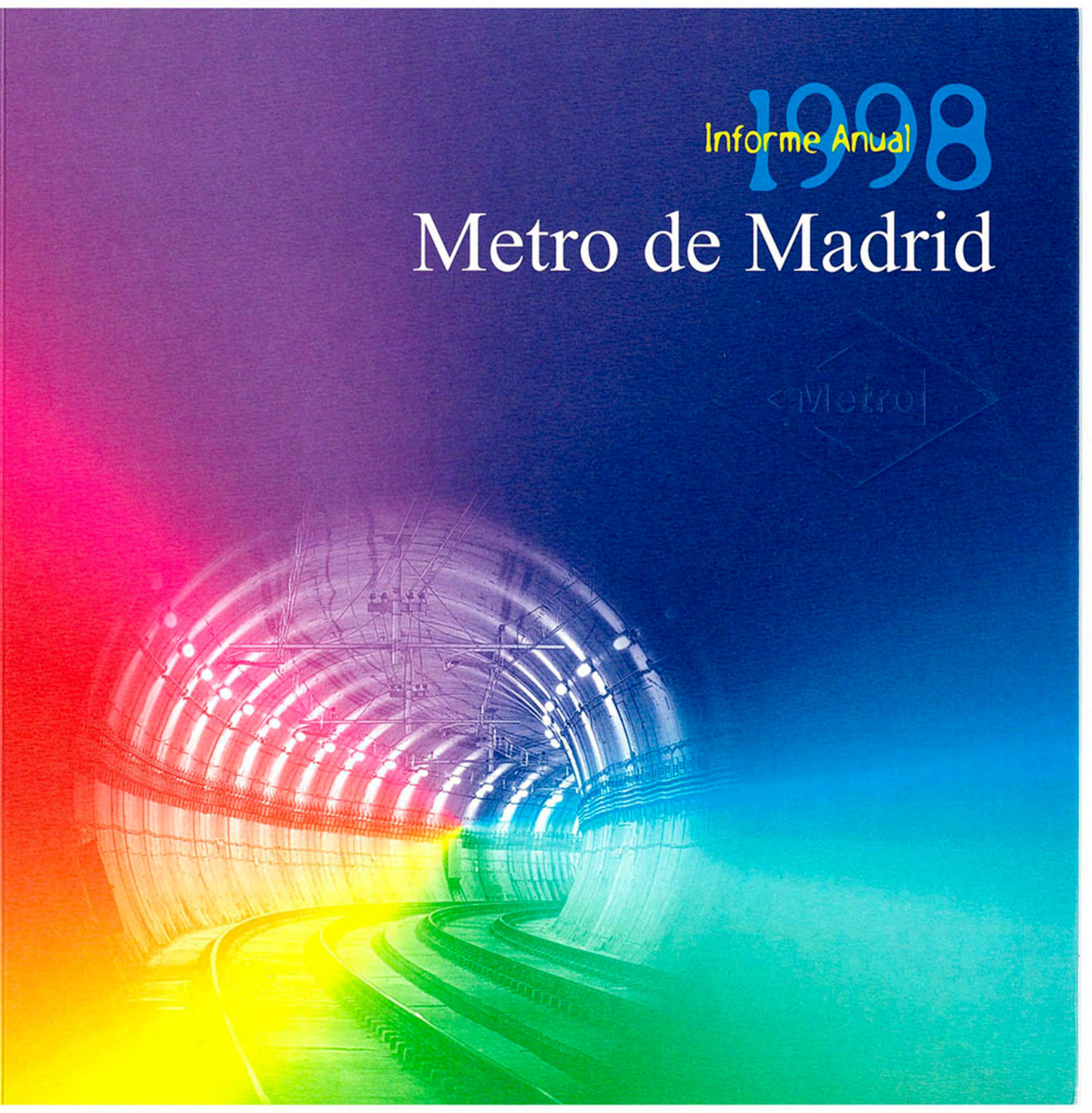


Informe Anual 1998

# Metro de Madrid

< Metro |





Edita: Metro de Madrid

Diseño y maquetación: TADI, Taller de Arte Digital

Fotomecánica e impresión: EPES, Industrias Gráficas, S.L.  
Avda. Valdelaparra, 27 - Alcobendas

Depósito Legal: M-36231 - 1999



**Metro de Madrid**  
Informe Anual 1998

## CONTENIDO

<b>Presentación</b>	7
---------------------	---

<b>Informe de Gestión</b>	15
---------------------------	----

Metro de Madrid en cifras	18
Crecemos con Madrid	21
Llegamos mejor	25
La gestión	32
La tecnología	40
Perspectivas de futuro	42

<b>Cuentas Anuales</b>	45
------------------------	----

1. Balance de Situación	46
2. Cuenta de Pérdidas y Ganancias	48
3. Memoria	50

<b>Consejo de Administración y Consejo de Dirección</b>	73
---	----

<b>Aprobación del Consejo de Administración e Informe de Auditoría</b>	79
--	----







# PRESENTACIÓN





*Es una enorme satisfacción, especialmente para mí, escribir estas líneas a modo de presentación del resumen de todo un año de actividad en Metro de Madrid, S.A. Es este un documento importante que refleja la dimensión de las tareas que, en el afán de colaborar por la consecución de un proyecto ambicioso para nuestra Comunidad, hemos conseguido hacer realidad, rejuveneciendo y modernizando la ciudad que representa a todos los españoles: MADRID.*

*Nuestro proyecto de ampliación de la red de metro ha llevado a esta ciudad y a nuestra Comunidad, a ser referencia de eficacia y progreso en el ámbito del transporte metropolitano, de las obras públicas y de la administración de los recursos.*

*Habíamos diseñado un horizonte amplio y elevado, que hemos podido rebasar. En los próximos años seguiremos apostando, como desde el principio, por las comunicaciones y el transporte público, manteniendo el mismo afán de servicio hacia los demás y de exigencia hacia nosotros mismos.*

*Por último, quiero expresar mi agradecimiento a cuantos han contribuido a materializar nuestro sueño y nuestro compromiso y animarles a continuar en el esfuerzo, y así, preparar el camino que nos permita afrontar con confianza los retos del siglo XXI.*

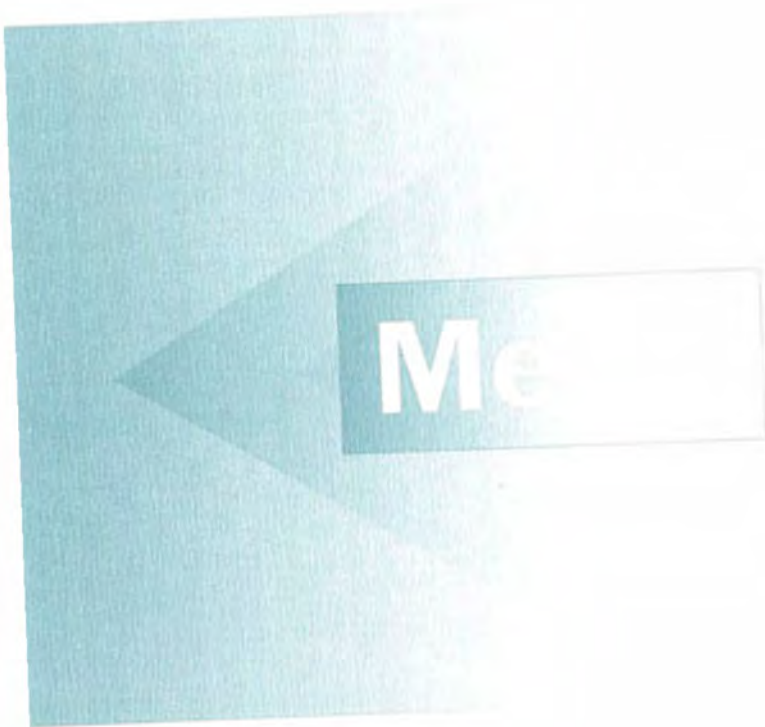
*Madrid, treinta y uno de marzo de mil novecientos noventa y nueve.*



**Luis Eduardo Cortés**

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





Me es grato dirigirme por primera vez a Vds. en mi condición de Presidente del Consejo de Administración de esta Sociedad, puesto para el que fui designado tras el fallecimiento de D. Ramón López-Mancisidor del Río, acaecido el 21 del pasado mes de agosto, que puso fin a su ejemplar tarea desempeñada al servicio de nuestra Sociedad, en la que dio testimonio de su capacidad de trabajo y de su forma de entender el servicio a la Empresa y, en definitiva, al pueblo de Madrid, que ahora quiero resaltar y que no olvidaremos.

Bajo su presidencia se había iniciado y comenzado a fructificar de modo notable la realización del Plan de Ampliación de nuestra red que, a impulso de la Comunidad de Madrid, nos está llevando a materializar un cambio esencial en nuestro servicio a la ciudad y a sus habitantes, quizá indispensable para su propia existencia ordenada.

Con el fin del ejercicio al que corresponde la Memoria que ahora les presento, esta materialización había alcanzado un punto en el que ya cabría decir que gracias al grado alcanzado en la ejecución del Plan, había cambiado el concepto que de nuestro ferrocarril tenían los madrileños, se había acercado su uso a una gran mayoría y se habían sentado las bases para que la gran solución al que quizá es nuestro más grave problema como capital, y que no es otra que conseguir que el uso voluntario —como opción más práctica y cómoda— del transporte público, se haga realidad cotidiana para todos.

Como uno más de los que trabajamos con ilusión y entrega para que ello sea así, permítanme expresar mi agradecimiento para cuantos, desde la comprensión y el apoyo de las Instituciones, desde el riguroso ejercicio de la profesión o el oficio y desde su esfuerzo diario en sus puestos de trabajo en nuestra Empresa, nos han ayudado.

Mención especial al expresar mi gratitud, he de hacer del Presidente de la Comunidad, D. Alberto Ruiz Gallardón y de su Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, D. Luis Eduardo Cortés, a quienes más directamente ha de atribuirse la concepción y la realización de este nuevo Metro en su actual dimensión. Puedo decirles con orgullo que jamás se ha dicho de ninguna Obra Pública española lo que elogiosamente se ha dicho en la prensa especializada mundial de nuestra Ampliación de Metro 1995-1999, y ello se debe exclusivamente al apoyo y la ilusión que muchos han puesto en el Proyecto.

Y, también, expresar el orgullo de poder anunciar que la realización del Plan sigue acercando, durante el presente ejercicio, nuestro transporte más seguro, más limpio y más puntual que nunca, a los hogares y lugares de trabajo de todos los ciudadanos, incluidos los que quizá han podido en algún momento sentirse olvidados o desatendidos.

Queremos ser merecedores de la confianza que se ha puesto en nosotros y prometemos, en consecuencia, continuar ilusionados y tenaces nuestra tarea para ganarnos aquella.

Reflejamos, a continuación, además de aquellos datos que han de tener la adecuada publicidad por esta vía, la sucinta enunciación y la determinación cuantitativa de las magnitudes que —a nuestro juicio— han de dar una más clara idea de los resultados de nuestra gestión, en la esperanza de que merecerán su aprobación, así como en la seguridad de que las críticas justificadas y las observaciones que puedan formularse serán apreciadas en su valor y podrán servir para mejorar nuestra propia diligencia.

También por prestarle atención les manifestamos nuestro agradecimiento.

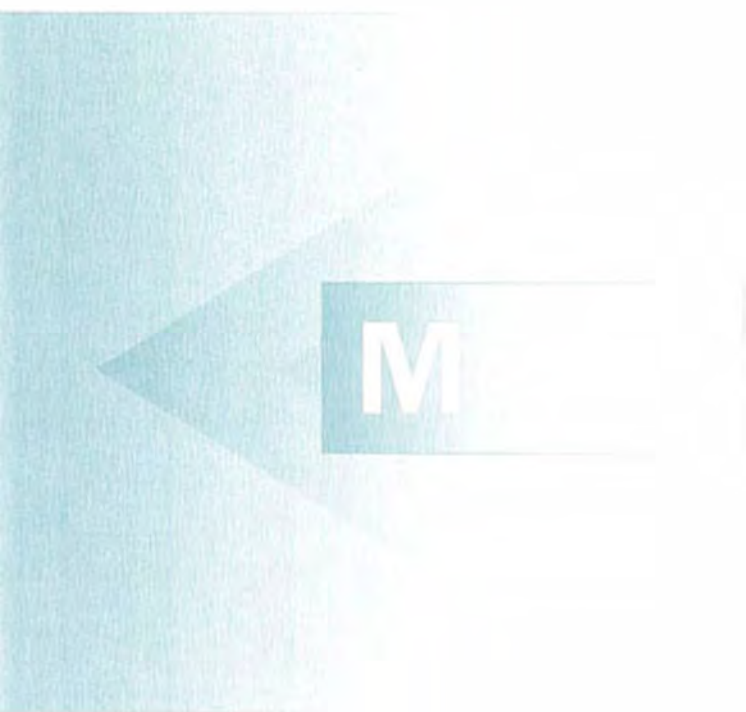
Madrid, a treinta y uno de marzo de mil novecientos noventa y nueve.



**Manuel Melis Maynar**

Presidente del Consejo de Administración





*Al recibir, en octubre del pasado año, el encargo de dirigir nuestra Sociedad, era consciente de que tendría que hacer frente a un complejo reto, planteado desde diversos planos que configuraban una singular coyuntura, a la vez atractiva y difícil.*

*Era mi responsabilidad aunar el esfuerzo de todos para hacer frente a nuestro compromiso de construir un mejor futuro para nuestra Sociedad, tanto para los que componemos el conjunto de sus trabajadores como para nuestros clientes —los viajeros— que dan sentido a nuestra actividad, todo ello en el marco general diseñado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid con el destino de hacer progresar el conjunto de su ámbito jurisdiccional.*

*Al ser la tarea realizada el resultado del esfuerzo común, quizá me sea permitido decir que los resultados —aún considerados desde los fríos números— son alentadores. Y si se presentan en este documento, es desde el ánimo de continuar procurando su mejora y desde la satisfacción de haber alcanzado los elevados objetivos propuestos.*

*Entre los datos numéricos recogidos en los cuadros que en este documento aparecen figuran ratios, curvas y gráficos que nos parecen significativos y que mostramos con satisfacción, pues son reflejo de un trabajo común diligente y cuidadoso.*

*No quiero dejar de mencionar que, en nuestro esfuerzo por mejorar la aplicación de los recursos, hemos prestado especial atención a la formación de nuestro personal y a la Investigación y Desarrollo, lo que ha contribuido aún más a la adecuada expansión de nuestra actividad principal. A ello nos ha ayudado una política de ahorro en nuestros costos y de generación de recursos que se refleja en los apartados correspondientes de este documento.*

*Sean mis palabras finales para dar las gracias a todos los que componen la Sociedad y a los que con ella colaboran, por su constante dedicación y el permanente empeño que vienen demostrando, para alcanzar las metas que la misma tiene fijadas y que no son otras que la mejora permanente del servicio que ofrecemos a nuestros conciudadanos.*

*Madrid, a treinta y uno de marzo de mil novecientos noventa y nueve.*

**Jesús Valverde Bocanegra**  
Director-Gerente

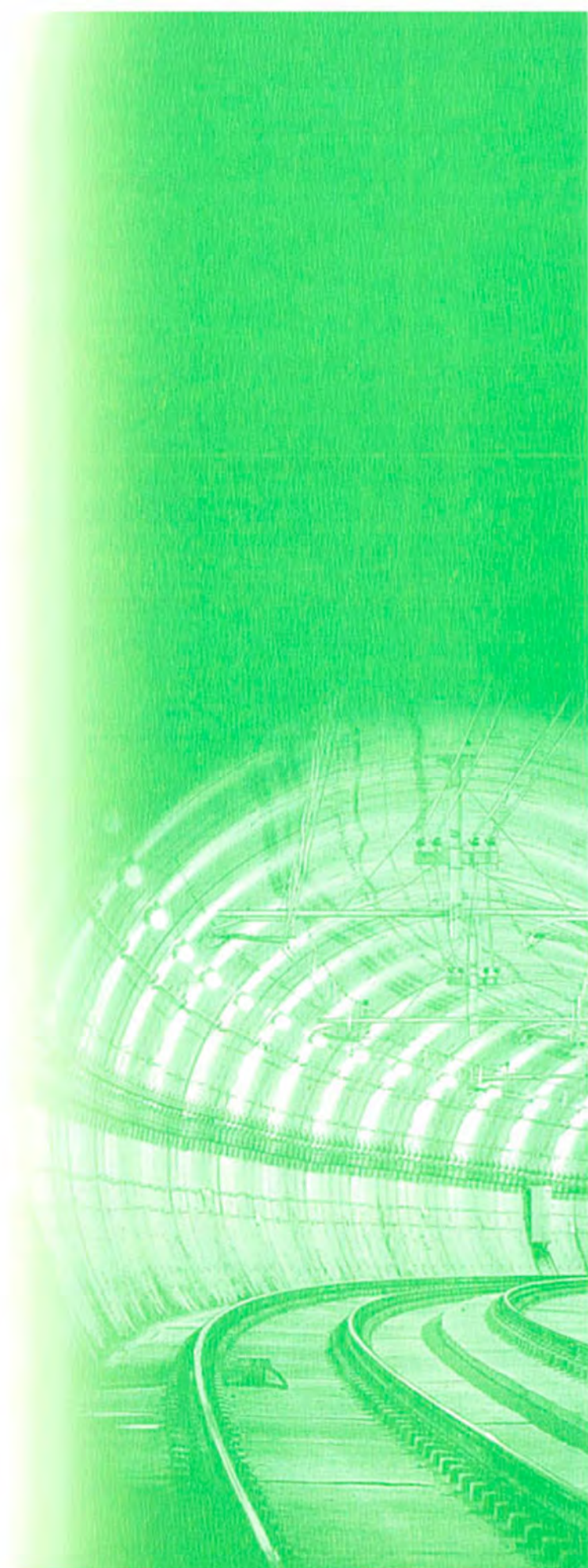






INFORME DE GESTIÓN

# INFORME DE GESTIÓN













## Metro de Madrid en Cifras

### Características de la Red

• Longitud de Red	136,026 km
• Número de líneas	11 + Ramal
• Número de estaciones	182
• Número de accesos	399
• Número de vestíbulos	220

### Instalaciones

• Escaleras mecánicas	826
• Ascensores	66
• Ventiladores	470
• Subestaciones transformadoras rectificadoras	46
• Centro de transformación	242
• Puestos de Control Local (P.C.L.)	143
• Interfonos	1.867
• Relojes cuentaintervalos	341
• Teleindicadores	161
• Expendedoras automáticas de billetes	438
• Torniquetes	791
• Pasos enclavados	901



## Demanda

- 437 millones de viajeros

## Oferta

• Coches x km	98,16 millones
• Plazas x kilómetro	15.920 millones
• N° horas x tren	838.840

## Material Móvil

• Parque móvil en servicio	1.214 coches
– Coches 300	48
– Coches 1000	150
– Coches 2000	668
– Coches 5000	348

## Recursos Humanos

• Plantilla a 31 de diciembre de 1998	5.303
• Plantilla media 1998	5.330









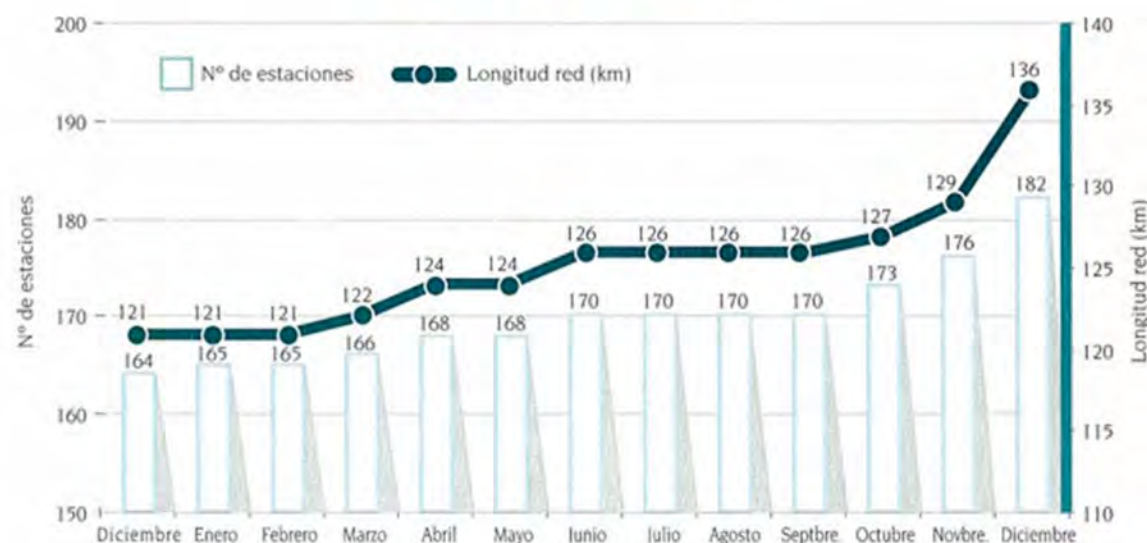
Uno de los objetivos que ha marcado la actividad de Metro de Madrid durante 1998 ha sido la continuidad del Plan de Ampliación de la Red iniciado en 1995, y que llevado a efecto por la Comunidad de Madrid ha hecho posible ofrecer, a través de sus primeras inauguraciones, un servicio de mayor calidad, en respuesta a la demanda de transporte de la región, aumentando la accesibilidad y favoreciendo la movilidad del conjunto de los madrileños. Todo ello, se ha conseguido sin olvidar otros aspectos del servicio tales como seguridad, diseño, confort, innovación tecnológica, etc., que sitúan a Metro en una posición estratégica en la Comunidad de Madrid convirtiéndose en uno de los metros más eficientes y de mayor calidad de Europa.

La ampliación de nuestra red y la captación de nuevos viajeros que encuentran en el Metro ventajas suplementarias con respecto a los otros modos de transporte (rapidez, seguridad y comodidad), aportan un valor añadido que percibe el conjunto de los ciudadanos de Madrid: la descongestión de la red viaria de superficie. En este sentido, hay que destacar que Metro de Madrid, con su crecimiento y su gestión atrayendo nuevos viajeros a un medio no contaminante, contribuye a la mejora del medio ambiente de nuestra ciudad.

## ■ Plan de Ampliación de la Red

El año 1998 ha sido para Metro de Madrid un ejercicio especialmente intenso en actuaciones y particularmente en las relacionadas con el desarrollo del programa de ampliación de la red, colaborando estrechamente con la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, lo que ha supuesto un notable esfuerzo en trabajos de coordinación, gestión y control.

### EVOLUCIÓN DE LA RED EN 1998



Crecemos con Madrid  
CRECEMOS CON MADRID







El desarrollo de dicho Plan ha permitido en este ejercicio la puesta en servicio del 36 por ciento de la ampliación prevista, quedando para los primeros meses de 1999 el resto de las inauguraciones para concluir el Plan.

Esto ha significado la incorporación de más de 17 km de red y de 18 nuevas estaciones, cumpliéndose, de forma eficaz, los plazos planificados, lo que supone la mayor expansión de red en un año en la historia de Metro de Madrid alcanzándose, al mismo tiempo, una cifra record en el mundo al haberse acometido en apenas 3 años y medio la construcción de 56 nuevos km y 39 estaciones. Todo ello se ha logrado, además, a un coste de construcción muy inferior al de las experiencias más recientes en otras explotaciones ferroviarias de las principales capitales europeas.

CIUDAD	Proyecto + construcción	Longitud (km)	Estaciones	Coste (Mptas.)	Coste/km (Mptas.)
Londres (Jubilee Line)	9 años 1991-1999	16,0	11	896.400	56.025
Atenas	12 años 1987-1999	18,0	21	418.320	23.240
París (Meteor)	8 años	7,0	7	162.846	23.263
Lisboa	8 años	17,5	18	179.280	10.244
<b>Madrid</b>	<b>4 años</b>	<b>37,8</b>	<b>34</b>	<b>209.160</b>	<b>5.533</b>

Fuente: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.  
Tipo de cambio medio del dólar en 1998: 149,40 ptas./dólar.

El trazado de las nuevas líneas o de las ampliaciones de las ya existentes han permitido, por primera vez, que el Metro llegue a nuevos barrios, recogiendo flujos procedentes del autobús y de las cercanías ferroviarias. Asimismo, se ha mejorado la accesibilidad a 7 distritos, con 1.021.394 habitantes, que ya disponían de este modo de transporte - Chamberí, Tetuán, Chamartín, Salamanca, Hortaleza, Moratalaz y Carabanchel - y que han visto ampliadas sus posibilidades de conexión.

Una vez finalizada la ampliación acometida durante el período 1995-1999, el 75 por ciento de la población del municipio de Madrid tendrá una estación de Metro a una distancia inferior a 600 m, es decir, a un tiempo inferior a 8 minutos andando. En su conjunto, los nuevos tramos de red supondrán incrementar en un 17,19 por ciento la población servida con respecto a la situación de 1995.

Fecha Inauguración	Tramo	Longitud (km)	Nº estaciones
22/01/98	L. 10: Nuevos Ministerios - Alonso Martínez	2,029	1
13/03/98	L. 7: Avenida América - Gregorio Marañón	1,381	1
27/04/98	L. 4: Esperanza - Mar de Cristal	1,733	2
24/06/98	L. 8: Mar de Cristal - Campo de las Naciones	2,385	2
16/10/98	L. 7: Gregorio Marañón - Canal	0,865	3
16/11/98	L. 11: Plaza Elíptica - Pan Bendito	2,268	3
01/12/98	L. 9: Pavones - Puerta de Arganda	4,484	4
15/12/98	L. 4: Mar de Cristal - Parque de Santa María	1,922	2
<b>Total</b>		<b>17,067</b>	<b>18</b>

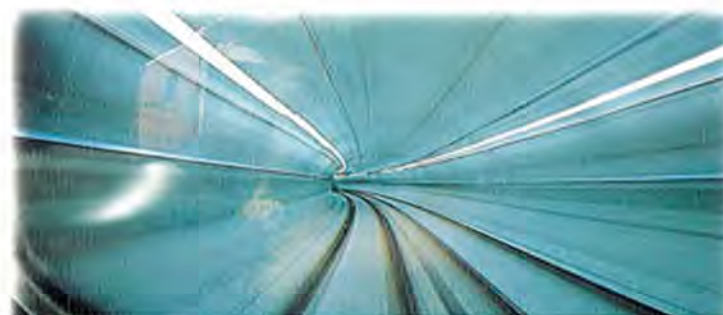
Es significativa la unión de las líneas 8 y 10 que ha supuesto en la práctica crear un eje Norte-Sur que potencia la conexión con otras líneas, reduce los tiempos de desplazamiento en el citado eje, y permite redistribuir los flujos de viajeros de algunas de ellas, favoreciendo la movilidad general en la red.

La ampliación de la línea 9 hasta Puerta de Arganda ha incorporado el Metro al distrito de Vicálvaro, mejorando la accesibilidad de Moratalaz y conectando, asimismo, a esta línea con las Cercanías del corredor del Henares. El siguiente paso será, en los primeros meses de 1999, su prolongación con el tramo Puerta de Arganda-Arganda del Rey.

Con ello, Metro saldrá por primera vez del municipio de Madrid explotando la línea que la Comunidad planteó con una novedosa fórmula de financiación privada, otorgando la concesión a la Empresa Transportes Ferroviarios de Madrid, en la que participamos con un 42,5 por ciento. De esta forma, Metro de Madrid se configura como socio de esta nueva experiencia y operador del sistema.

Por otra parte, se consigue también el acceso a lugares estratégicos para la actividad económica y comercial de Madrid, como son el Recinto Ferial Juan Carlos I y el Aeropuerto de Madrid, a éste último en el verano de 1999.

En este mismo sentido, se ha facilitado la movilidad de los ciudadanos de los barrios del noreste de Madrid a través de las estaciones de Canillas y Mar de Cristal, en línea 4, y posteriormente en esta misma línea con San Lorenzo y Parque de Santa María.



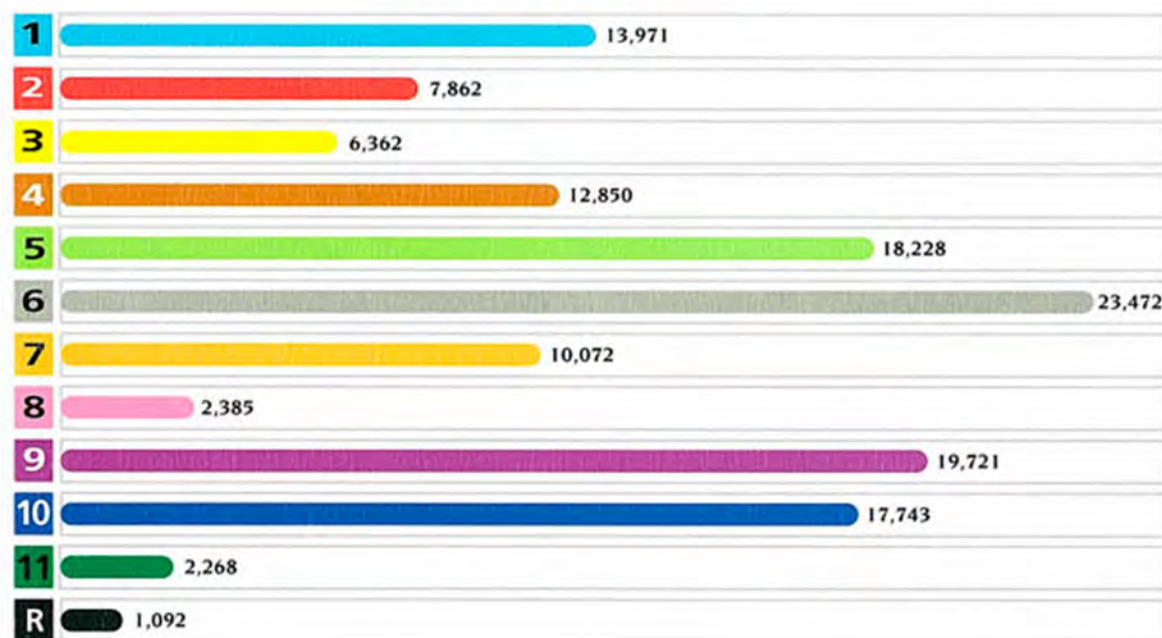




Finalmente en línea 7, los tramos inaugurados incrementan las posibilidades de conexión, permitiendo el transbordo con líneas 2 y 10, quedando preparada la salida en 1999 hacia el noroeste de la ciudad, en una primera fase hasta Valdezarza, y posteriormente hasta Pitis, en cuya estación conectará con la red de Cercanías de la región. Además, la puesta en servicio de línea 11 supone la salida de Metro hacia el sur de la capital, facilitando el acceso a este modo de transporte de barrios con alta densidad de población.

El desarrollo de estos proyectos inversores se ha materializado al finalizar el año en una red de 136 km distribuidos en 11 líneas y un ramal, con 182 estaciones y 220 vestíbulos de acceso.

#### LONGITUD DE LAS LÍNEAS (km)



Metro de Madrid, empresa moderna y adaptada a su tiempo, está preparada para afrontar los nuevos retos que se le plantean como consecuencia de las mayores exigencias que el ciudadano demanda de los servicios públicos. En este sentido, las líneas de actuación se han dirigido también a mejorar otros aspectos del servicio más directamente relacionados con el confort, atención e información al usuario.

Las nuevas tecnologías incorporadas a la explotación han situado a la Empresa en una posición de vanguardia dentro del sector de transporte público en el medio urbano, lo que permite afrontar con optimismo la demanda creciente, en volumen y calidad, que exigen los ciudadanos de la Comunidad de Madrid.

Este proceso de adaptación ha requerido importantes esfuerzos inversores que no solamente se han traducido en las nuevas ampliaciones, sino también en la incorporación de los nuevos requerimientos a la red ya existente, habiéndose gestionado un presupuesto de 28.263,7 millones de pesetas, ejecutado en su totalidad dentro del ejercicio.

<b>Presupuesto inversiones 1998</b>	<b>Mptas.</b>
Material móvil	21.087,0
Renovación vías y túneles	161,8
Obras en estaciones	1.809,4
Recintos	2.024,4
Energía y subestaciones	79,8
Señalización y comunicaciones	502,3
Ventilación de líneas	46,8
Escaleras mecánicas y pasillos rodantes	310,4
Instalaciones de seguridad	884,0
Talleres y maquinaria diversa	166,3
Informática	808,4
Varios	383,1
<b>Total</b>	<b>28.263,7</b>

Destaca el esfuerzo que se sigue realizando en la adquisición de material móvil, que absorbe el 75 por ciento, aproximadamente, de las inversiones del ejercicio.

Durante 1998 se han puesto en explotación 124 nuevos coches destinados a atender la expansión de la red, siendo la mayor incorporación anual que se ha producido en la historia de Metro de Madrid. Con ello, más del 50 por ciento del material se sitúa en una edad media de 7 años, cifra significativamente baja en explotaciones ferroviarias.

# Llegamos Mejor





Tipo de Material Móvil	Número de coches (a 31/12/98)		
	Motores	Remolques	Total
Coches 300 2ª Serie	40	8	48
Coches 1000	132	18	150
Coches 2000	340	328	668
Coches 5000	332	16	348
<b>Total</b>	<b>844</b>	<b>370</b>	<b>1.214</b>

En estaciones se ha continuado con el P.A.I. (Plan de Actuación Inmediata) acometiéndose importantes mejoras en solados, pintura, iluminación, etc., que inciden en aspectos estéticos y funcionales de las mismas, finalizándose en este año los correspondientes a líneas 1 y 5.

Asimismo, se ha procedido a modernizar diversos equipamientos de estos recintos de la red, destacando la sustitución de escaleras mecánicas, máquinas billetteras y la instalación de nuevos sistemas de peaje en sustitución de los anteriores.

En el recinto de Fuencarral se ha puesto en servicio una nave de soplado robotizada así como un túnel de lavado de última tecnología, que mejoran considerablemente los resultados de explotación de anteriores sistemas.

## ■ Oferta

El desarrollo de la actividad ha permitido alcanzar unos índices de cumplimiento de los parámetros de producción definidos por el Consorcio Regional de Transportes, del 100,38 por ciento en horas x tren y del 99,36 por ciento en coches x km.

Uno de los factores que ha hecho posible este cumplimiento es la elevada disponibilidad del parque móvil (92,54 por ciento), reflejo de la inversión específica en este concepto y de la continua adaptación y equipamiento de los recintos para las tareas de mantenimiento.

En 1998 se han realizado 98,16 millones de coches x km, lo que ha supuesto un crecimiento del 7,5 por ciento con respecto al año anterior. Esta oferta se concentra de forma más importante en 4 líneas, que aportan el 70 por ciento de la misma, teniendo sólo el 54 por ciento de la longitud de la red.



## OFERTAS POR LINEAS EN PERIODO PUNTA DÍA LABORABLE

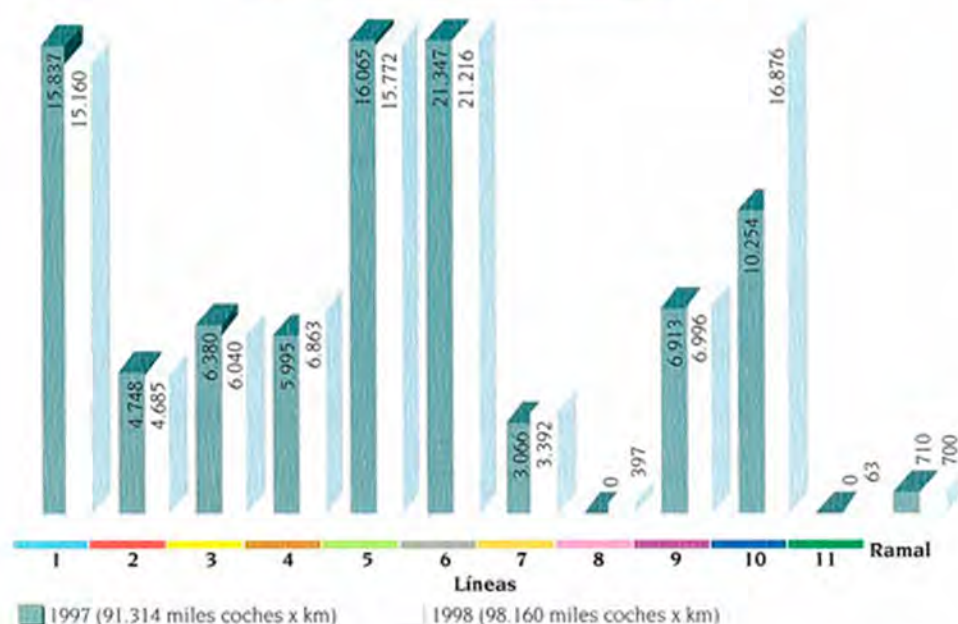
Línea	Trenes (1) (2)	Velocidad Comercial (km/h) (3)	Tiempo de viaje redondo (3)	Intervalo medio (3)	Coches/ tren	Capacidad Viajeros/ coche	Capacidad Viajeros/ hora
1	30 30	19,57	84 min 53 s	3 min 16 s	6	135	14.908
2	11 13	18,76	46 min 04 s	4 min 12 s	4	135	7.714
3	17 17	19,66	39 min 17 s	2 min 30 s	4	135	12.960
4	16 21	21,97	58 min 26 s	3 min 49 s	4	135	8.504
5	28 28	21,30	104 min 40 s	4 min 07 s	6	150	13.106
6-I	18 17	27,90	50 min 58 s	3 min 14 s	6	215	23.889
6-II	13 13	28,97	48 min 48 s	3 min 54 s	6	215	19.846
7	08 10	28,29	36 min 31 s	4 min 42 s	3	215-230	8.426
8	02 02	21,97	11 min 58 s	6 min 02 s	4	135	5.373
9	15 21	29,39	59 min 51 s	4 min 18 s	4	215	12.000
10	24 24	28,67	73 min 49 s	3 min 28 s	6	135	14.046
11	02 02	18,70	10 min 54 s	5 min 27 s	2	215	4.734
Ramal	02 02	12,50	9 min 12 s	4 min 36 s	4	135	7.043

(1) Tabla del servicio de invierno a partir del 23-01-98. (Modificada: 20-03-98, 01-10-98, 16-10-98, 01-11-98, 16-11-98, 01-12-98), excepto L-8 que refleja la tabla de trenes de 01-11-98.

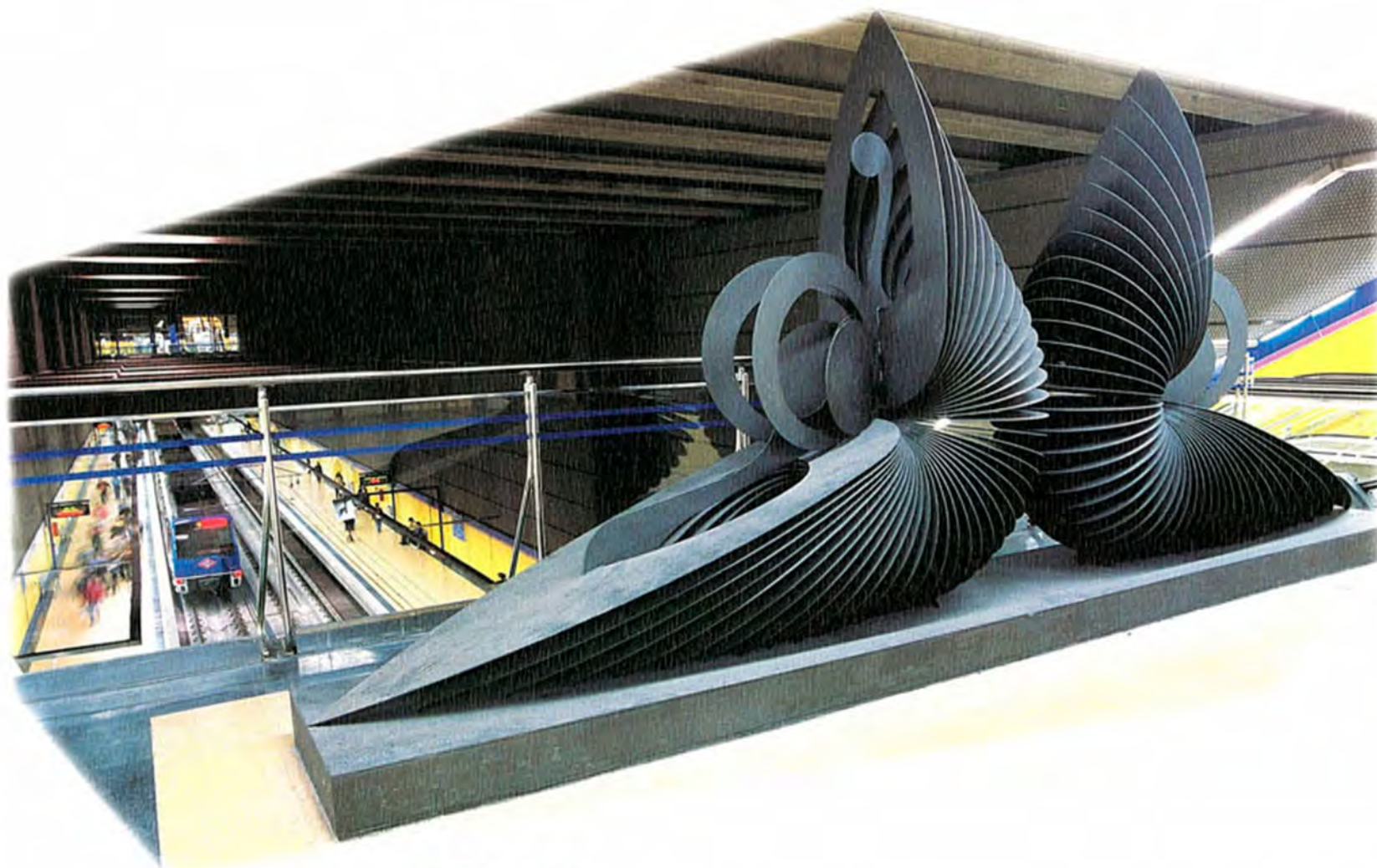
(2) Tabla del servicio a partir del 01-12-98, incluyendo en L-4 el número de trenes a partir del 15-12-98.

(3) Media anual.

## DISTRIBUCIÓN POR LÍNEAS DE COCHES x km







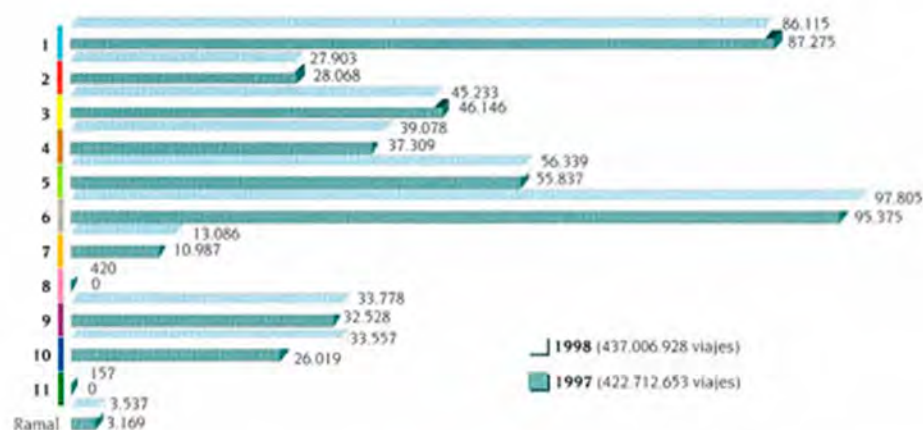
## ■ Demanda

Todo lo anterior ha permitido que Metro de Madrid se haya convertido en una alternativa de transporte cada vez más aceptada, incrementando su número de viajes en un 3,4 por ciento con respecto al año anterior, lo que le sitúan en una cifra de 437.006.928 viajeros. No obstante, el efecto de la nueva red en el aumento de la demanda se intensificará en el próximo ejercicio, dado que las inauguraciones se han materializado, en su mayor parte, en el último trimestre del año, siendo por lo tanto, reducido su efecto sobre aquella.

Si trasladamos este volumen de demanda a etapas, en función del número de transbordos medios por viaje, obtenemos una cifra de 677.360.738, que ya resulta comparable en términos homogéneos con otros modos de transporte.

Por otra parte, es de destacar el recorrido medio realizado en Metro que según los últimos estudios realizados es de 5,5 km.

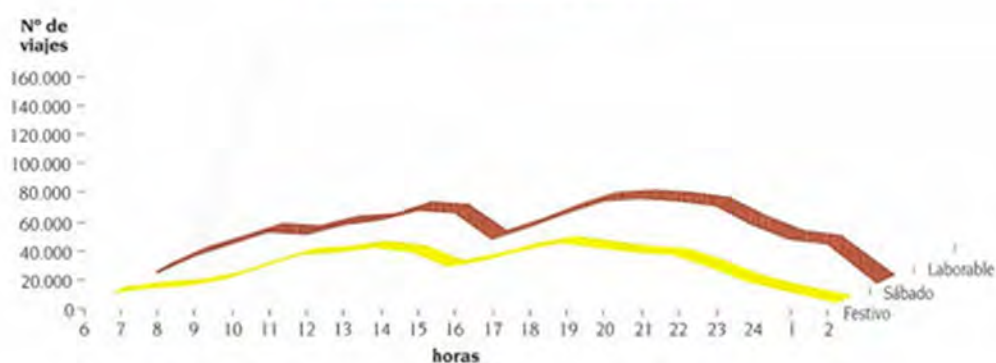
## DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR LÍNEAS (miles de viajes)



Las estaciones que han experimentado un mayor incremento de viajeros corresponden a línea 10 que, en su conjunto, ha aumentado un 29 por ciento. De igual forma se han comportado los intercambiadores modales de transporte, confirmándose las ventajas aportadas por estos elementos al sistema, al permitir una mayor funcionalidad en la conexión, optimizando las condiciones de transferencia entre modos.

Estación	1997	1998	Diferencia	Variación (%)
Príncipe Pío	9.273.384	10.668.775	1.395.391	15,0
Méndez Álvaro	6.862.226	8.150.404	1.288.178	18,8
Santiago Bernabeu	991.440	2.190.367	1.198.927	120,9
Aluche	8.428.426	9.558.143	1.129.717	13,4
Cuzco	1.030.509	2.073.048	1.042.539	101,2
Plaza de Castilla	11.281.398	12.222.285	940.887	8,3

## DISTRIBUCIÓN HORARIA DE VIAJES





## DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA DEMANDA POR TIPO DE DÍA

Hora	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-01	01-02
Laborable	1,94	6,62	9,94	6,64	4,48	4,49	4,74	6,31	8,43	6,48	5,82	6,28	7,58	7,19	6,16	3,95	1,75	0,72	0,44	0,04
Sábado	1,61	2,34	3,54	4,72	4,33	5,30	5,71	6,75	6,53	4,03	5,05	6,47	7,76	7,83	7,78	7,17	5,31	4,07	3,45	0,26
Festivo	2,25	1,84	2,16	3,14	4,81	6,63	6,98	7,60	6,92	4,89	5,93	7,58	8,63	7,64	6,98	6,78	5,07	2,64	1,48	0,07

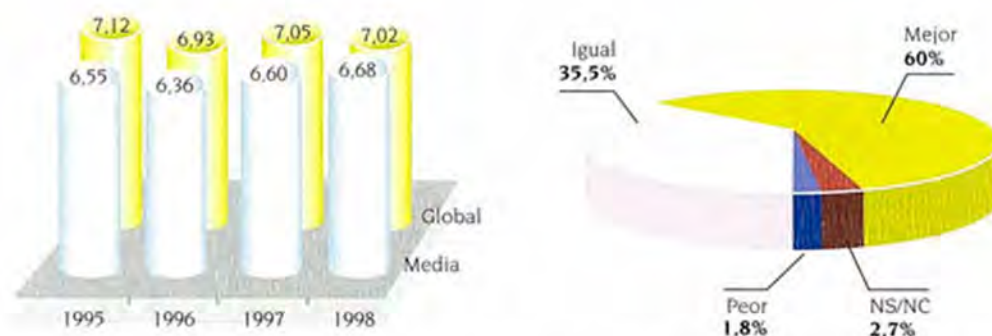
El día laborable medio de invierno, que representa la movilidad típica de Metro y la considerada para su dimensionamiento, ha elevado su número de viajes a 1.611.169, mientras que para el conjunto del año este valor se sitúa en 1.477.835. Los sábados y domingos absorben una demanda equivalente al 51 por ciento y 33 por ciento de un día laborable, respectivamente.

## VALORES MEDIOS ANUALES DE LA DEMANDA (nº de viajes)

	1997	1998	Variación (%)
Laborable	1.431.761	1.477.835	3,22
Sábado	698.998	750.298	7,34
Festivo	473.550	494.107	4,34

Las mejoras del servicio no sólo se han traducido en la captación de nuevos usuarios sino que han sido percibidas por el viajero, que lo valora positivamente otorgando una puntuación global de 7,02. El 95,5 por ciento de los viajeros consultados opina que el servicio ha mejorado o se mantiene al mismo nivel que el año anterior. De los 19 aspectos sobre los que se ha consultado, 14 mejoran con respecto a 1997, siendo la puntuación media la máxima alcanzada, con 6,68 puntos.

## OPINIÓN DE LOS VIAJEROS



Los resultados percibidos por el viajero se corresponden con las actuaciones de mejora realizadas por Metro, entre las que destacan la renovación de escaleras, la mejora de ventilación en líneas, la sustitución de máquinas automáticas de venta de billetes, los nuevos torniquetes, la incorporación de aire acondicionado en material móvil, la videovigilancia, etc.

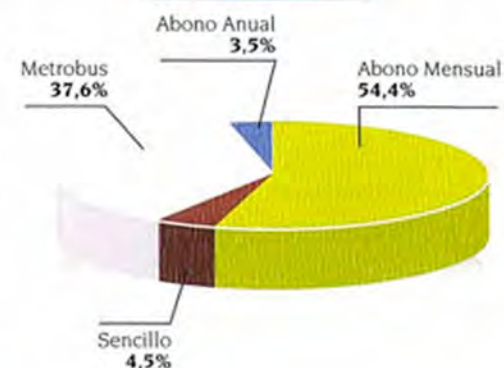
## VALORACIÓN MEDIA PERCIBIDA POR EL USUARIO

Aspectos del Servicio	1995	1996	1997	1998
Rapidez/facilidad de uso máquinas automáticas	6,98	6,70	6,72	6,80
Funcionamiento de torniquetes	7,26	7,00	7,12	7,25
Tiempo de espera en andén	6,43	6,34	6,44	6,50
Rapidez del viaje en tren	7,68	7,46	7,38	7,48
Seguridad ante accidentes	7,19	6,76	6,89	7,00
Seguridad respecto de agresiones, robos, etc.	4,80	4,77	5,88	6,24
Atención y amabilidad de los vigilantes	5,52	5,55	6,26	6,22
Buen funcionamiento de trenes	7,06	6,84	7,01	7,03
Funcionamiento de escaleras mecánicas	6,28	6,03	6,23	6,43
Espacio disponible dentro de los coches	5,94	5,82	6,09	5,98
Paradas anormales en los trenes	6,22	6,16	6,41	6,34
Temperatura y ventilación en los coches	6,02	5,93	6,03	6,16
Temperatura y ventilación en las estaciones	6,49	6,24	6,44	6,53
Atención y amabilidad de los empleados	6,20	6,18	6,41	6,35
Limpieza y cuidado de las estaciones	6,18	5,69	6,39	6,54
Limpieza y cuidado de los trenes	6,29	6,02	6,47	6,59
Iluminación de las estaciones y trenes	7,59	7,25	7,24	7,41
Señalización de las estaciones	8,03	7,79	7,49	7,66
Información ante incidencias del servicio	6,21	6,36	6,55	6,32
<b>Valor Medio</b>	<b>6,55</b>	<b>6,36</b>	<b>6,60</b>	<b>6,68</b>
<b>Valoración Global</b>	<b>7,12</b>	<b>6,93</b>	<b>7,05</b>	<b>7,02</b>

Un paso más en la integración modal, planificada y pilotada desde hace años por el Consorcio de Transportes de Madrid, ha sido la entrada en vigor del METROBÚS en enero de 1998, con posibilidad de ser utilizado indistintamente en Metro y en Autobús Urbano de Madrid.

Tipo de billete	Tarifas vigentes en 1998 (Ptas.)					
Billete sencillo	130					
Billete METROBÚS de 10 viajes	670					
Abono-Transportes	Zona A	Zona B1	Zona B2	Zona B3	Zona C1	Zona C2
Mensual	4.365	5.055	5.780	6.495	7.200	7.965
Joven (mensual)	3.025	3.420	3.890	4.450	4.850	5.335
Anual	48.015	55.605	63.580	71.445	79.200	87.615
Tercera Edad (mensual)	1.255					
Tercera Edad (anual)	13.805					

## DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA POR TIPO DE BILLETE





La adaptación a las nuevas condiciones de explotación ha supuesto un importante esfuerzo en todos los escenarios en que se desenvuelve la actividad de nuestra empresa. El afrontarlo con éxito ha sido posible gracias al cambio producido en la organización y en los métodos de trabajo, posibilitado por la incorporación de nuevas y modernas tecnologías a los sistemas productivos e impulsado por una concepción moderna de la gestión empresarial que nos posiciona de forma cada vez más competitiva en el mercado, teniendo como base el principio orientador de servicio al usuario. Nuestro cliente y la cobertura de sus necesidades de forma satisfactoria es la razón última de nuestro servicio.

### ■ Los Recursos Humanos

En todo ello ocupa un lugar destacado el componente humano y su esfuerzo permanente para superar sus niveles formativos y adaptarse a los nuevos sistemas de operación y mantenimiento.

A 31 de diciembre Metro de Madrid estaba formado por 5.303 trabajadores, de los cuales más del 60 por ciento estaban relacionados con la Operación (estaciones y trenes), es decir con la actuación directa sobre el Servicio, y casi otro 30 por ciento dedicaban sus esfuerzos al mantenimiento de los equipos, instalaciones y material rodante para que dicho servicio se efectúe con la seguridad, fiabilidad y calidad requeridas.

#### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA (a 31 de diciembre)

Áreas funcionales	Nº Agentes	Porcentaje sobre el total (%)
Presidencia y Dirección - Gerencia	33	0,62
Auditoría Interna	65	1,22
Material Móvil y Contratación	878	16,56
Operación	3.224	60,80
Planificación y Presupuestos	131	2,47
Proyectos y Obras	802	15,12
Recursos Humanos	170	3,21
<b>Total</b>	<b>5.303</b>	<b>100,00</b>

El día 5 de junio de 1998 se firmó el Convenio Colectivo, vigente hasta el 31 de diciembre del año 2000, con la anuencia de todas las fuerzas sindicales representadas en el Comité de Empresa, que supuso el punto de encuentro entre los diversos y contrapuestos intereses de ambas partes negociadoras y aseguró en el período de vigencia el mantenimiento del poder adquisitivo de los salarios, y el mantenimiento del empleo, junto con la creación de 125 nuevos puestos de trabajo.

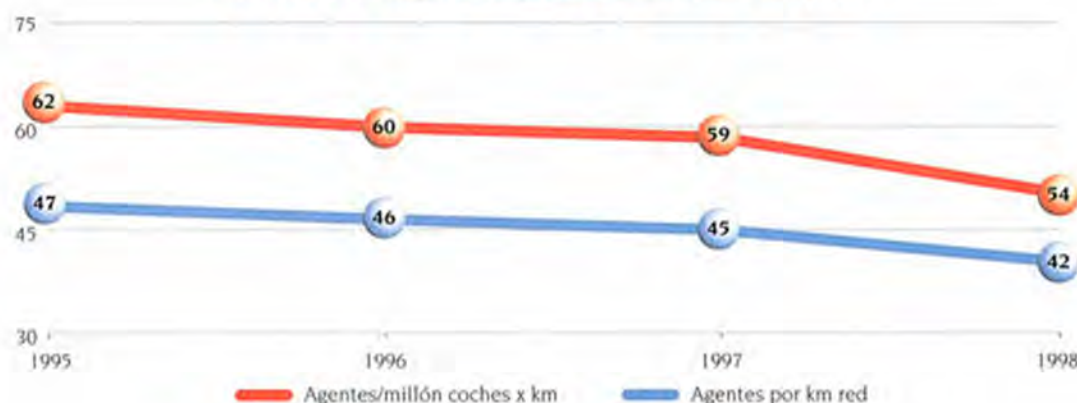


Como desarrollo del Convenio Colectivo y en relación con la mejora de la productividad en la empresa, es de significar que, durante el año 1998, se han alcanzado acuerdos en Mesas Técnicas Sectoriales con colectivos de trabajadores tan significativos como son los conductores de tren o el personal operario y técnico de reparación y conservación de trenes, y de mantenimiento de escaleras mecánicas. Dichos acuerdos han sido ratificados mayoritariamente por los trabajadores afectados.

Durante el año 1998, también se han alcanzado acuerdos con el Comité de Empresa para la reubicación o reclasificación de trabajadores adscritos a las Secciones de Vía y de Línea Aérea, y del Taller Electromecánico de la División de Instalaciones Fijas.

Asimismo, durante el citado año, han sido ratificadas por los Tribunales de Justicia las medidas adoptadas para la reubicación y reclasificación del personal anteriormente adscrito a la Sección de Guardería, así como las que afectan al personal de la Sección de Manufacturas Auxiliares. Como consecuencia de los acuerdos alcanzados y de las medidas implantadas, ha sido posible asumir las ampliaciones de la red producidas durante este período con la plantilla existente en la Empresa.

#### AGENTES POR MILLÓN DE COCHES x km Y POR km DE RED



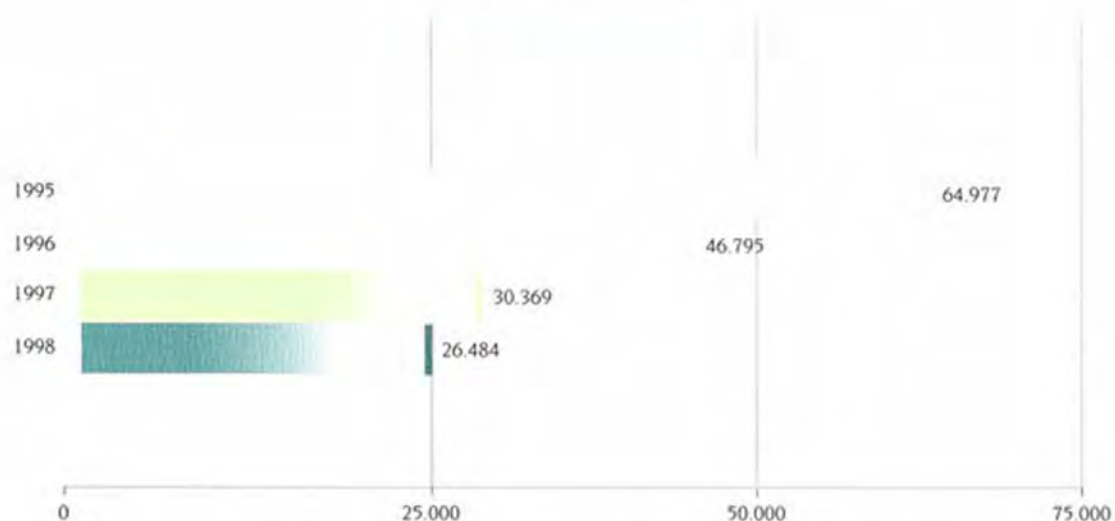
#### EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DE PERSONAL (millones de ptas.)

Concepto	1995	1996	1997	1998
Remuneraciones directas	18.535,79	18.827,72	18.642,49	19.198,30
Seguridad Social	5.851,94	6.031,07	6.072,29	6.181,89
Otros gastos sociales	1.611,23	2.049,11	1.819,84	1.722,35
<b>Total Costes de Personal</b>	<b>25.998,96</b>	<b>26.907,90</b>	<b>26.984,62</b>	<b>27.102,54</b>

Un rasgo importante a destacar es la disminución en un 13 por ciento respecto al año anterior de las horas extraordinarias realizadas, a pesar de la ampliación de la red.



## EVOLUCIÓN HORAS EXTRAORDINARIAS



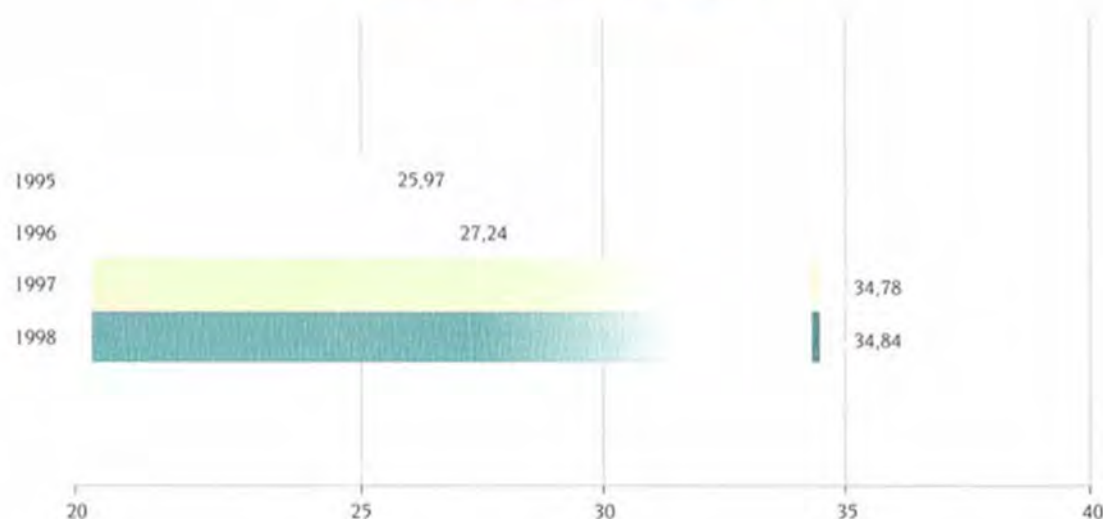
La movilidad funcional, la polivalencia, la asunción de nuevas actividades, el incremento de la productividad, la adaptación a modernas tecnologías, la incorporación en suma de nuestra plantilla a una concepción actual del trabajo, no hubiera sido posible sin el esfuerzo permanente y continuo que se realiza en materia de formación.

## FORMACIÓN IMPARTIDA

Líneas de formación	Actividades formativas	Nº alumnos	Horas formación
Formación para la promoción	22	226	37.566
Formación para el perfeccionamiento profesional y adecuación al puesto de trabajo	797	6.041	97.474
Formación para Mandos	35	142	3.225
Formación para el desarrollo de las capacidades administrativas	193	1.108	41.766
Formación para la mejora integral de la calidad	34	352	5.712
<b>Total</b>	<b>1.081</b>	<b>7.869</b>	<b>185.743</b>



### HORAS DE FORMACIÓN POR AGENTE



El 76 por ciento de la plantilla ha participado en las distintas acciones formativas, impartándose el 92 por ciento del total de horas de formación dentro de la jornada de trabajo, lo que implica, como media, tener permanente más de 100 trabajadores dedicados a esta actividad, a pesar de lo cual ha sido posible asumir el incremento significativo de actividad.

### COSTES DE FORMACIÓN

Concepto	Importe (ptas.)
Personal de formación	170.000.000
Formación externa	21.121.290
Personal formado	382.500.000
Dietas de formación	32.350.179
Material didáctico	7.447.562
<b>Total costes</b>	<b>613.419.031</b>

Sin considerar las inversiones efectuadas en equipamientos y acondicionamiento de locales, la formación ha significado un gasto anual de 613 millones de pesetas, que supone un 2,3 por ciento de los gastos totales de personal.





## Resultados de Gestión

Uno de los objetivos fundamentales para Metro de Madrid es el cumplimiento de forma eficiente de la oferta establecida por el Consorcio de Transportes y la mejora permanente de la calidad del servicio prestado.

Durante 1998 se ha cumplido dicha oferta prácticamente al 100 por cien, pese a la dificultad que ha supuesto la multitud de obras simultáneas que han existido en nuestras líneas y estaciones.

### CUMPLIMIENTO DE LA OFERTA

<b>Horas x Tren:</b>	Día medio .....	100,38%
	Hora punta .....	99,11%
<b>Coches x km:</b>	Día laborable .....	99,04%
	Sábado .....	100,41%
	Festivo .....	100,39%
	Día medio .....	99,36%

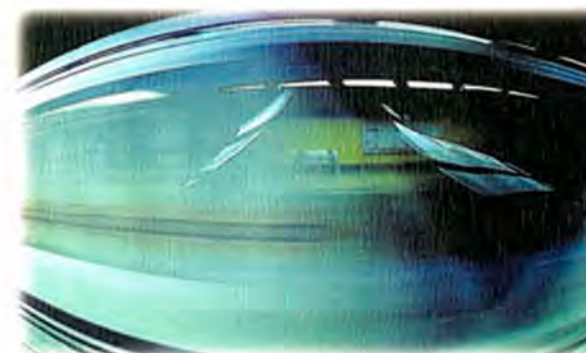
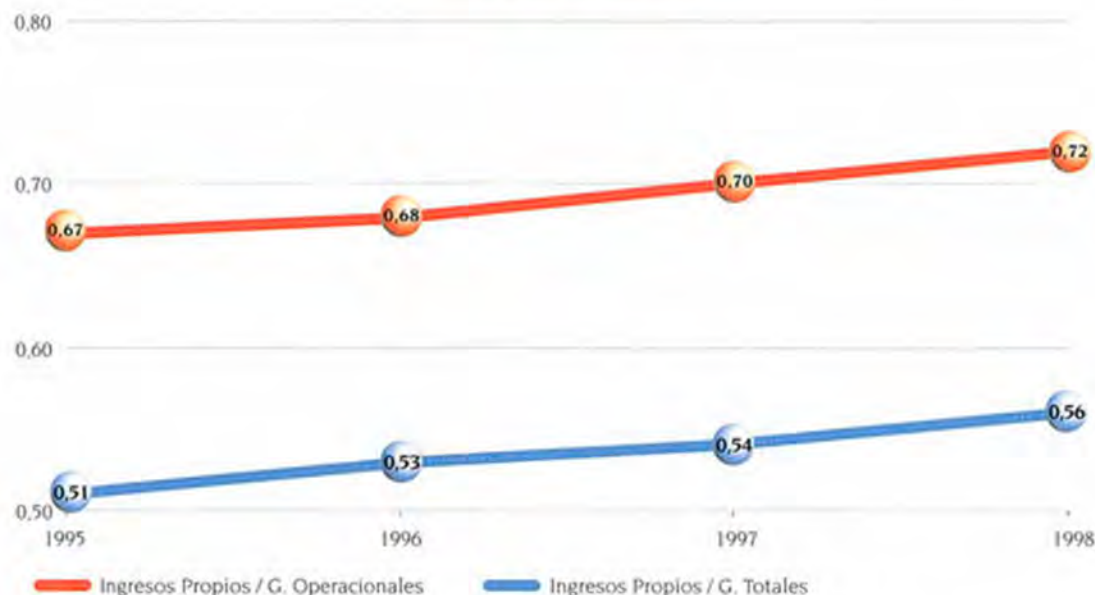
Los coches x km realizados en 1998 (98,16 millones) han superado en un 7,5 por ciento a los de 1997, continuando la tendencia de crecimiento iniciada en años anteriores.

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



Dado que el precio del viaje no permite cubrir nuestros costes, la prestación del servicio se encuentra subvencionada, de tal forma que son las aportaciones de la Administración las que permiten equilibrar los resultados económicos de la Empresa. No obstante, la cobertura de gastos por los ingresos propios sigue la tendencia creciente de años anteriores, situándose por encima del 70 por ciento en los gastos operacionales y cerca del 60 por ciento de los gastos totales.

### RATIOS DE COBERTURA



La gestión empresarial viene, por lo tanto, medida en parte, en función de la consecución de ingresos ajenos a la recaudación vía tarifa o bien por los esfuerzos en la disminución del gasto, ya que éstas serán las dos vías principales para disminuir una subvención que complementa los ingresos hasta cubrir unos gastos garantizados.

En 1998 se han logrado incrementar los ingresos ajenos a la explotación en 347 millones de pesetas. Varias son las causas de dicho aumento, pero por su importancia cabe destacar el producido por la explotación comercial de nuestros espacios (tiendas, máquinas de venta y espacios para publicidad) que han alcanzado este año 880 millones de pesetas, superando en un 28 por ciento a los del año anterior.

Este dato espectacular se debe, además de a la buena situación económica general, a las mejoras de la seguridad, la limpieza, la iluminación, etc., medidas que han mejorado nuestras instalaciones y potenciado la actividad comercial.



De los principales capítulos de gastos que se han reducido respecto a los presupuestos anuales aprobados, cabe destacar por su significado e importancia dentro del concepto de gestión, los costes financieros y de energía eléctrica, habiéndose reaccionado de forma ágil y eficaz a las beneficiosas condiciones de mercado que se han ido produciendo.

La reducción en el gasto de energía eléctrica ha venido motivada por la negociación de las tarifas a partir de la liberalización del sector. Como resultado, mientras que los kWh consumidos han aumentado un 4 por ciento con respecto a 1997, debido a las ampliaciones efectuadas, la facturación real ha sido inferior en un 8,4 por ciento a lo inicialmente presupuestado.

Los gastos financieros han disminuido un 21 por ciento sobre los previstos (673 Mptas.), debido principalmente a la caída de los tipos de interés y a la refinanciación de la deuda efectuada.

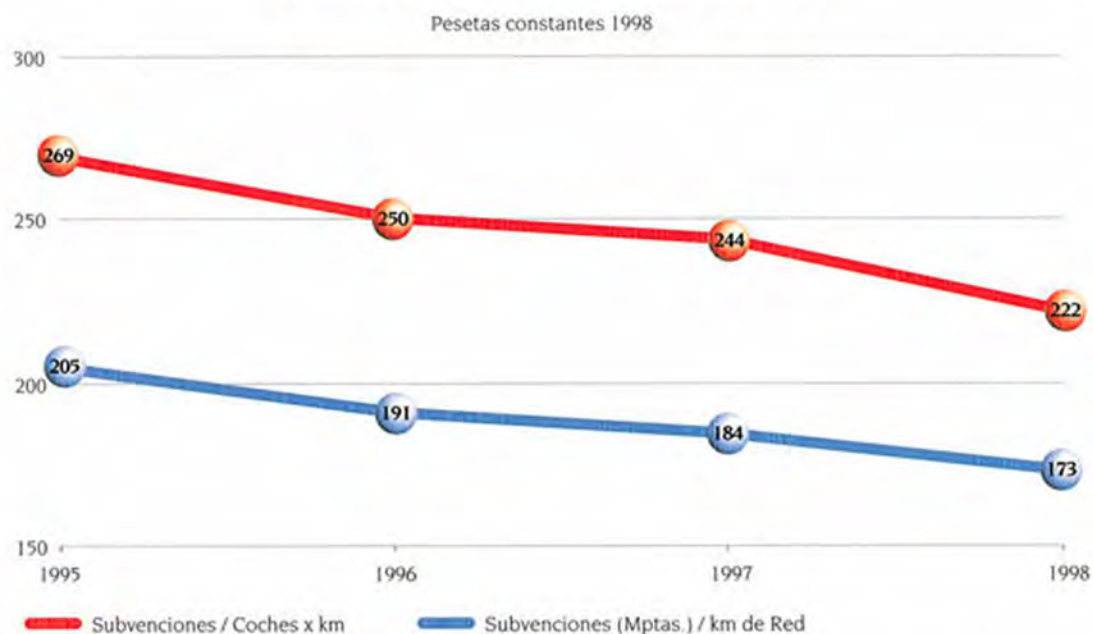
### SUBVENCIONES [millones de ptas.]



Todos estos factores, junto con otros de menor importancia cuantitativa, han conducido a que la subvención recibida por Metro de Madrid en 1998 haya sido de 2.294 millones de pesetas inferior a la prevista en los presupuestos aprobados para el ejercicio.

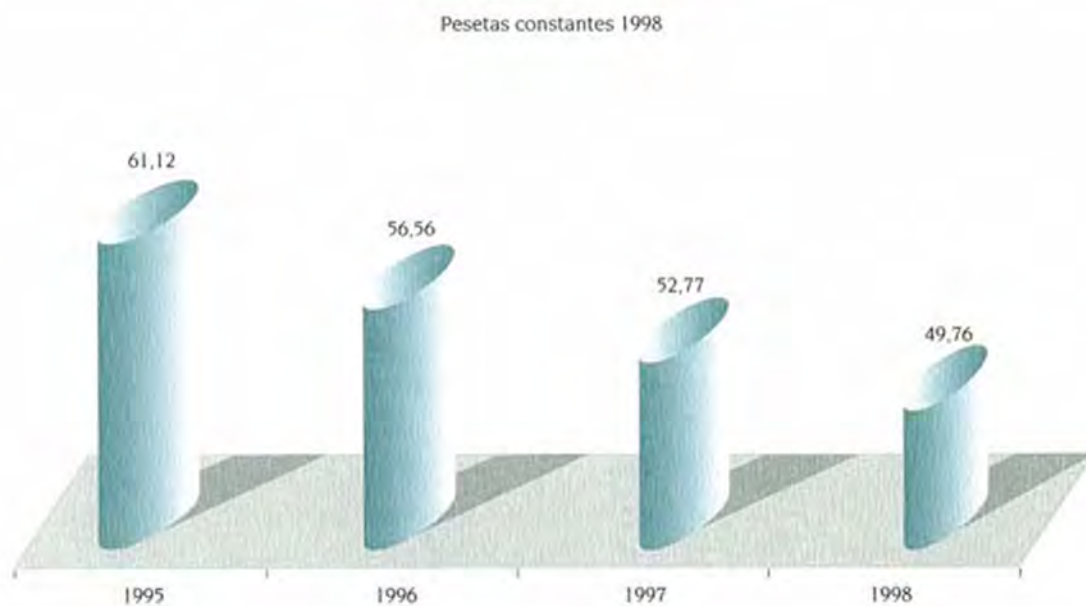


## SUBVENCIÓN POR COCHE x km Y POR km DE RED



Estos resultados económicos demuestran el esfuerzo que se está realizando para que cada vez el Metro de Madrid sea menos costoso para el conjunto de los madrileños que, a través de la menor necesidad de subvención pública, han de aportar y dedicar cada vez menos impuestos al sostenimiento de los precios del servicio que, cada vez con mayor calidad, ofrece nuestra Empresa.

## SUBVENCIÓN POR VIAJERO





Hoy día se está llevando a cabo el proceso más importante de la ampliación de la red, que continuará de forma dinámica y sostenida. Por ello, además de una adecuada organización, la tecnología resulta piedra angular en este desarrollo para ofrecer a los usuarios de Metro un servicio amplio, eficiente y de calidad.

En esta tarea han de coordinarse todos los recursos e integrarse en una misma línea todos los procesos de trabajo y sus medios asociados, como son el material móvil, las instalaciones, los equipamientos y los sistemas de información.

En relación con el servicio prestado, cabe destacar la importante mejora que supone el nuevo material 6000 dotado de aire acondicionado, video vigilancia, equipos de protección y marcha automática, y tecnología trifásica IGBT, entre otros equipamientos, que ofrecerán al viajero confort de marcha, un ambiente grato y recuperación de energía. Para un mejor desarrollo del servicio se está construyendo un nuevo Puesto Central que permitirá un control coordinado de todas las situaciones así como una marcha más regular de los trenes, junto con importantes ahorros energéticos, utilizando nuevos programas de regulación como el SIRAT, que permite optimizar todos estos procesos línea a línea y reajustar cualquier tipo de incidencia.

En todas las instalaciones y equipamientos de estaciones se han aportado sistemas de integración e información, que no sólo posibilitan un mejor control de cualquier incidencia a nivel local o desde un puesto central, sino que permitirán mantener informado al viajero bajo cualquier circunstancia. Complementariamente y desde un punto de vista medioambiental y de protección, se han mejorado los sistemas de limpieza, así como la protección de las instalaciones con sistema de detección de humos y de extinción por agua nebulizada, que constituyen las técnicas más avanzadas existentes hoy día en este ámbito para instalaciones de estaciones en metropolitanos.

Un buen funcionamiento de los trenes y otros equipamientos viene soportado por un mantenimiento adecuado que complementa la calidad de las propias instalaciones. Así, cabe reseñar la utilización de vía en placa y cruzamientos montados elásticamente sobre hormigón, la utilización de señalización sin juntas o los nuevos equipos TBS en el sistema de protección automática ATP; instalaciones todas ellas que se han complementado con la utilización reciente del sistema de auscultación montado sobre vehículos que permiten comprobar con gran rapidez el buen estado de todas las instalaciones existentes en túnel.

Desde el punto de vista de la seguridad laboral y medioambiental, se ha desarrollado un sistema de Evaluación de Riesgos Laborales y de Protección Medioambiental, así como la puesta en práctica de un Plan de Tratamiento de Residuos.





Finalmente, es importante reseñar la necesidad de una organización eficiente, que hoy día se sustenta en las tecnologías de la información. En este sentido cabe destacar la implantación generalizada de un Sistema Informático Integrado de Gestión Corporativa en toda la Empresa (SAP R/3), montado sobre una arquitectura cliente-servidor y un sistema de comunicaciones sobre fibra óptica. Sobre esta arquitectura informática se imbrican todas las aplicaciones y se soportan las crecientes necesidades de información que requiere el conjunto de la Empresa, adaptado al dinamismo de la actual expansión y la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Hacer posible la consecución de los objetivos de producción, en una red y con un servicio cada vez más amplio y de mayor calidad, precisa del avance y desarrollo de todos los medios con los que cuenta la empresa, ocupando un papel destacado la incorporación de nuevas tecnologías aplicadas al campo informático, procesos productivos, material móvil y equipamientos y gestión.

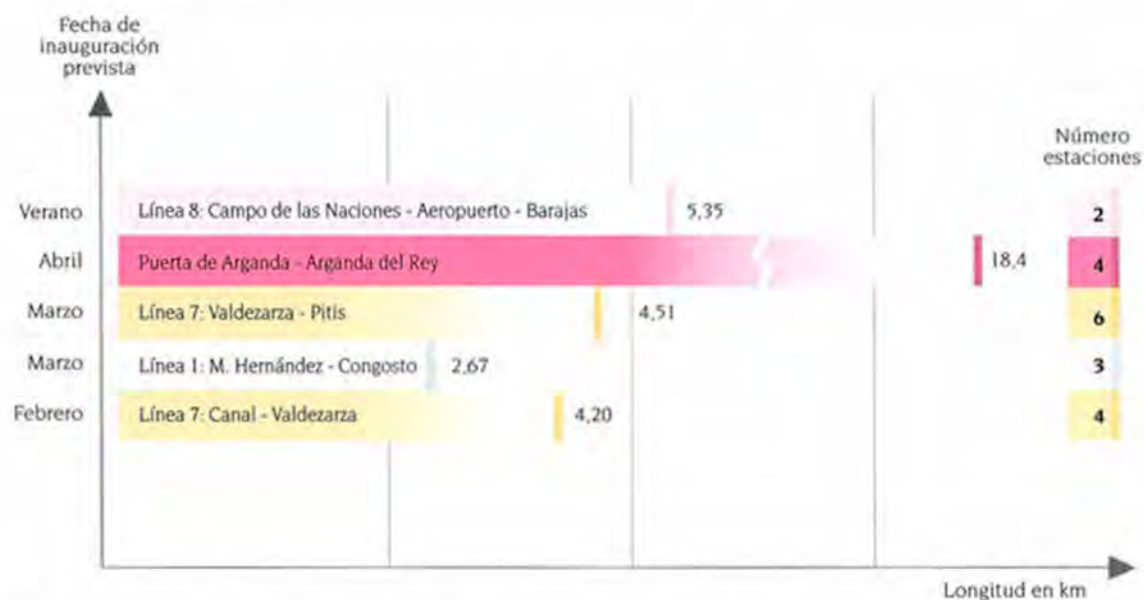




La buena marcha del Metro de Madrid debe continuar. Los cambios realizados y los que se seguirán haciendo destinados a mejorar la comodidad de nuestros usuarios durante su permanencia en nuestras instalaciones, la finalización del Plan de Ampliación 1995-1999 y las futuras ampliaciones han de contribuir a la mejora continua del servicio prestado.

## Ejercicio 1999

La culminación del Plan de Ampliación desarrollado por la Comunidad de Madrid, supondrá la inauguración de cinco nuevos tramos de la red de Metro.

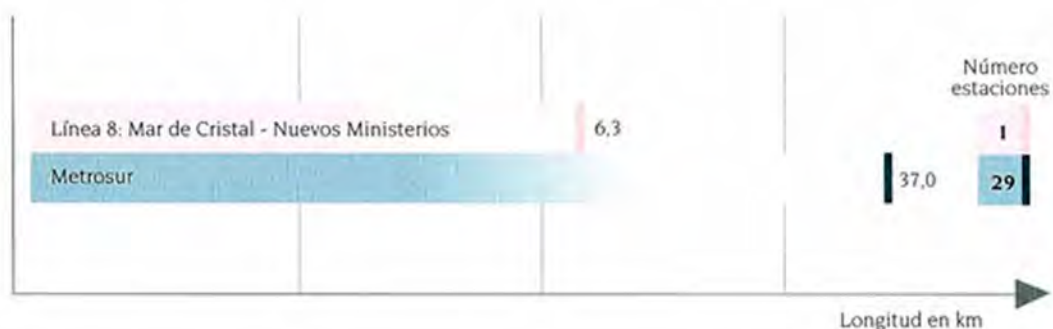


Para el ejercicio de 1999 Metro de Madrid tiene previsto un volumen de inversión de 3.666 millones de pesetas destinadas a mejorar el equipamiento de las estaciones y 8.640 millones de pesetas para la renovación de material móvil, la adquisición de unidades de la serie 6000 para las nuevas líneas y el equipamiento de nuevas cocheras.

La firma del próximo Contrato-Programa con el Consorcio Regional de Transportes definirá para Metro de Madrid un marco estable de financiación durante su período de vigencia, regulándose los compromisos para producir la oferta solicitada por el Consorcio Regional de Transportes en cantidad, calidad y coste, así como la cobertura de los gastos de explotación y las inversiones, que permitirán alcanzar las cuantías y calidades establecidas.

## ■ Proyectos en marcha

Metro de Madrid ya trabaja con la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid en los proyectos de:



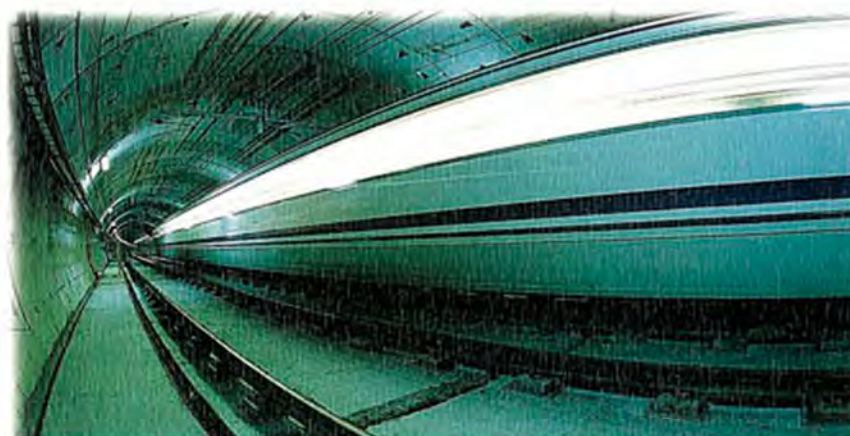
La actuación más importante es la correspondiente a la línea Metrosur, la cual se plantea como un nuevo sistema de transporte metropolitano para la conexión de los municipios del sur de Madrid (Alcorcón, Móstoles, Leganés, Fuenlabrada y Getafe), pasando a constituirse en la segunda línea circular en explotación.

La conexión del Aeropuerto con el centro de la ciudad de Madrid, se concretará con la prolongación de la línea 8 desde Mar de Cristal hasta Nuevos Ministerios, donde se construirá una terminal de facturación.

## ■ Mejoras en el sistema de explotación

La información y la comunicación serán objeto de mejora a través de actuaciones relativas a:

- La implantación de paneles informativos de vídeo y mejora de la megafonía en las estaciones.
- La centralización de la interfonía y la cobertura de la telefonía móvil dentro de las estaciones.
- La actualización del sistema de comunicaciones para las unidades de material móvil.





Otro aspecto importante sobre el que se incidirá en los próximos ejercicios es la adaptación de la accesibilidad a las nuevas tecnologías de mercado:

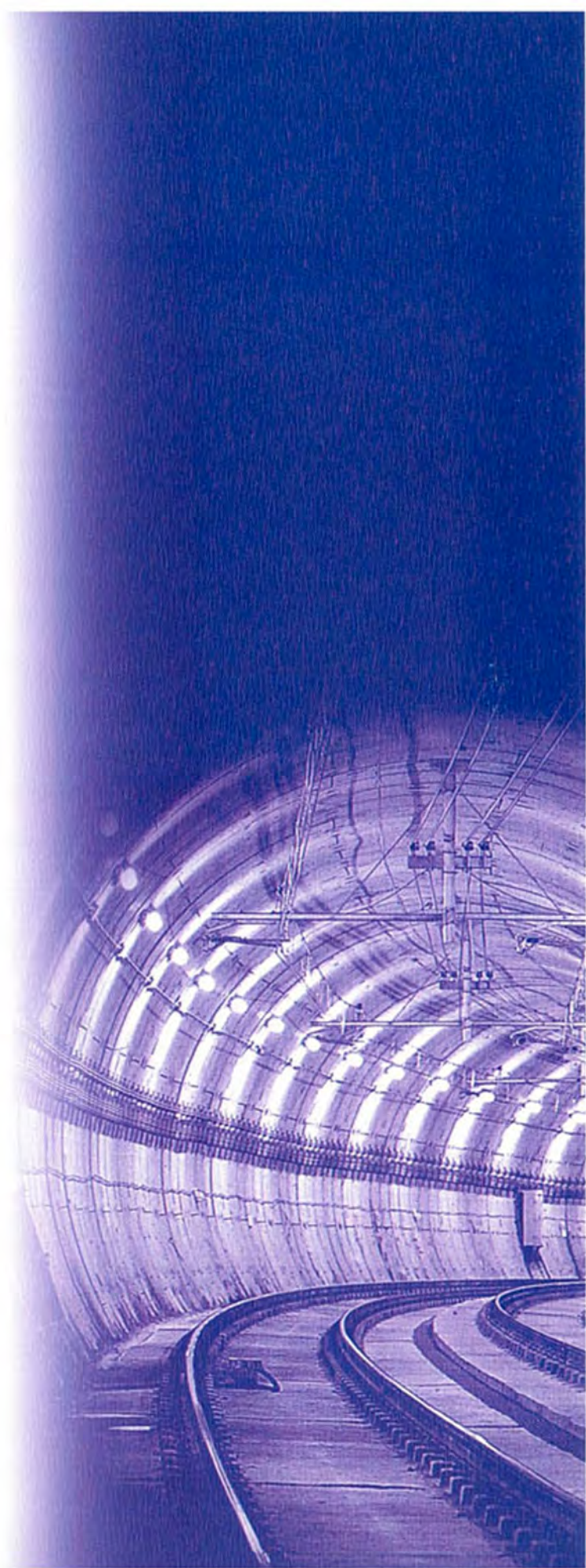
- Adaptación de los sistemas de peaje al EURO.
- Implantación de una manera fácil de pago mediante tarjetas-monedero y de tarjetas sin contacto para el control de accesos.
- Supresión de barreras arquitectónicas con la instalación de ascensores y pasillos rodantes.

En el ámbito de la seguridad, la principal actuación girará en torno a la implantación de un sistema de vídeovigilancia centralizada con un alcance que contemple tanto al recinto de la propia estación como a las unidades del material móvil.

Por último, se acometerán medidas relacionadas con el ahorro energético cuya implantación permitirá acceder al mercado para la elección del suministrador más adecuado.

CUENTAS ANUALES

**CUENTAS ANUALES**





# BALANCE DE SITUACIÓN

ACTIVO	Ejercicio 1998	Ejercicio 1997
<b>B) Inmovilizado</b>		
II. INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 6)	567.615.660	437.276.840
2. Patentes y marcas	7.043.250	7.043.250
5. Aplicaciones informáticas	1.312.802.646	969.126.476
9. Amortizaciones	(752.230.236)	(538.892.886)
III. INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 7)	134.913.822.124	115.381.477.606
1. Terrenos y construcciones	39.965.780.597	36.165.224.390
2. Instalaciones técnicas y maquinaria	38.529.296.012	33.879.098.301
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.669.404.055	1.554.497.729
4. Elementos de transporte	98.991.987.045	82.396.713.000
5. Otro inmovilizado	5.675.621.829	5.334.268.626
6. Inmovilizaciones materiales en curso	21.522.675.084	19.736.089.634
7. Amortizaciones	(71.440.942.498)	(63.684.414.074)
IV. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS (NOTA 8)	2.403.217.663	2.407.495.399
1. Otros créditos	691.897.894	698.372.650
2. Depósitos y fianzas entregadas a largo plazo	11.319.769	9.122.749
5. Cartera de valores a largo plazo	1.700.000.000	1.700.000.000
<b>Total Inmovilizado</b>	<b>137.884.655.447</b>	<b>118.226.249.845</b>
<b>C) Gastos a distribuir en varios ejercicios (NOTA 9)</b>		
1. Gastos por complementos de pensiones	6.753.360.558	13.806.148.720
2.1. Gastos diferidos Lease Back	9.179.286.675	9.719.244.711
2.2. Otros gastos	434.502.900	448.716.896
<b>Total Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>16.367.150.133</b>	<b>23.974.110.327</b>
<b>D) Activo Circulante</b>		
II. EXISTENCIAS	1.530.117.563	1.498.499.563
1. Materiales para consumo y reposición	1.530.117.563	1.498.499.563
III. DEUDORES	7.200.609.398	9.057.117.284
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	257.043.150	1.969.114.723
2. Deudores diversos	14.972	7.150
3. Personal (anticipos)	264.667.026	210.134.862
4. Administraciones Públicas (NOTA 15)	6.688.884.250	6.887.860.549
5. Provisiones	(10.000.000)	(10.000.000)
IV. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	212.962.381	4.815.396.940
1. Depósitos y fianzas entregadas a corto plazo	212.962.381	15.396.940
5. Cartera de valores a corto plazo		4.800.000.000
VI. TESORERÍA	2.135.597.552	1.212.119.766
1. Caja	847.688.340	763.183.748
2. Bancos	1.287.909.212	448.936.018
VII. AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	14.832.353	102.454.337
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>11.094.119.247</b>	<b>16.685.587.890</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>165.345.924.827</b>	<b>158.885.948.062</b>

<b>PASIVO</b>	<b>Ejercicio 1998</b>	<b>Ejercicio 1997</b>
<b>A) Fondos Propios (NOTA 10)</b>		
I. CAPITAL SUSCRITO	2.339.606.000	2.339.606.000
IV. RESERVAS	11.382.331.304	11.382.331.304
1. Reserva legal	467.921.200	467.921.200
2. Otras reservas	10.914.410.104	10.914.410.104
VI. PÉRDIDAS 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>39.164.935.806</b>	<b>39.164.935.806</b>
<b>B) Ingresos a distribuir en varios ejercicios (NOTA 11)</b>		
1. Subvenciones en capital	44.240.239.766	41.558.438.487
<b>Total Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>44.240.239.766</b>	<b>41.558.438.487</b>
<b>C) Provisiones para riesgos y gastos (NOTA 12)</b>		
1. Provisiones para pensiones	10.077.023.000	16.865.344.000
<b>Total Provisiones para riesgos y gastos</b>	<b>10.077.023.000</b>	<b>16.865.344.000</b>
<b>D) Acreedores a largo plazo (NOTA 14)</b>		
I. EMISIONES DE OBLIGACIONES	9.997.000.000	10.000.000.000
1. Obligaciones no convertibles (serie "M")	9.997.000.000	10.000.000.000
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	41.715.117.027	29.370.206.946
2. Préstamo Banco Europeo Inversiones	23.000.000.000	10.000.000.000
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)	8.975.783.693	9.630.873.612
IV. OTROS ACREEDORES	83.000	83.000
1. Fianzas y depósitos recibidos a largo plazo	83.000	83.000
V. DESEMBOLSOS PENDIENTES SOBRE ACCIONES NO EXIGIDOS		1.232.500.000
3. De otras empresas		1.232.500.000
<b>Total Acreedores a largo plazo</b>	<b>51.712.200.027</b>	<b>40.602.789.946</b>
<b>E) Acreedores a corto plazo</b>		
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	3.292.407.552	2.621.625.029
1. Préstamos y otras deudas	2.100.000.000	2.000.000.000
2. Deuda por intereses	537.317.633	533.253.930
3. Cuota Lease-back Bank of America	655.089.919	88.371.099
IV. ACREEDORES COMERCIALES	7.464.303.234	5.874.718.895
1. Deudas por compras o prestaciones servicios	6.441.045.833	4.116.712.754
2. Deudas representadas por efectos a pagar	1.023.257.401	1.758.006.141
V. OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	1.045.043.050	1.007.978.327
1. Administraciones Públicas (NOTA 15)	996.813.556	982.834.969
2. Remuneraciones pendientes de pago	1.000.320	1.014.827
3. Otras deudas	47.229.174	24.128.531
VI. AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	-20.044.216	
<b>Total Acreedores a corto plazo</b>	<b>11.781.709.620</b>	<b>9.504.322.251</b>
<b>F) Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo</b>		
1. Provisiones para impuestos	37.908.896	30.673.118
2. Otras provisiones	8.331.907.712	11.159.444.454
<b>Total provisiones para riesgos y gastos a corto plazo</b>	<b>8.369.816.608</b>	<b>11.190.117.572</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>165.345.924.827</b>	<b>158.885.948.062</b>



# CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

A) GASTOS	Ejercicio 1998	Ejercicio 1997
2. Aprovisionamientos (NOTA 17.a) b. Consumo de materiales	1.125.782.840	950.146.675
3. Gastos de personal a. Sueldos y salarios b. Cargas sociales (NOTA 17.b)	19.304.852.280 7.797.686.564	19.092.493.073 7.892.126.863
4. Dotaciones para amort. de inmovilizado	8.392.846.652	7.827.370.289
6. Otros gastos de explotación a. Servicios exteriores b. Tributos	9.873.018.801 63.322.605	9.351.555.628 70.400.611
<b>I. Beneficios de explotación</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
7. Gastos financieros y gastos asimilados c. Por deudas con terceros y gastos asimilados	2.514.975.519	2.561.302.800
9. Diferencias negativas de cambio	140.224	—
<b>II. Resultados financieros positivos</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>III. Beneficios de las actividades ordinarias (NOTA 17.d)</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
13. Gastos extraordinarios	197.390.870	190.496.713
14. Gastos y pérdidas de otros ejercicios	1.494.563	19.404.119
<b>IV. Resultados extraordinarios positivos</b>	<b>3.567.019.001</b>	<b>2.717.084.040</b>
<b>V. Beneficios antes de impuestos</b>	<b>9.945.535</b>	<b>13.627.572</b>
15. Impuesto sobre Sociedades (NOTA 15)	9.945.535	13.627.572
<b>VI. Resultado del ejercicio (positivos)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>B) INGRESOS</b>	<b>Ejercicio 1998</b>	<b>Ejercicio 1997</b>
1. Importe neto de la cifra de negocios (NOTA 17.c)		
a. Ventas	22.269.782.278	21.552.741.933
3. Trabajos efectuados por la empresa para su inmov.	482.376.468	761.993.160
4. Otros ingresos de explotación (NOTA 17.c)		
a. Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	879.900.850	702.668.324
b. Subvenciones	21.747.592.531	21.912.172.494
<b>I. Pérdidas de explotación</b>	<b>1.177.857.615</b>	<b>254.517.228</b>
7. Otros intereses e ingresos asimilados		
c. Otros intereses	95.213.245	99.108.710
d. Beneficios en inversiones financieras	40.686.647	13.254.850
<b>II. Resultados financieros negativos</b>	<b>2.379.215.851</b>	<b>2.448.939.240</b>
<b>III. Pérdidas de las actividades ordinarias (NOTA 17.d)</b>	<b>3.557.073.466</b>	<b>2.703.456.468</b>
11. Subvenciones capital traspasadas a resultados	3.351.198.721	2.704.407.788
12. Ingresos extraordinarios	389.799.366	215.128.935
13. Ingresos y beneficios de otros ejercicios	24.906.347	7.448.149
<b>IV. Resultados extraordinarios negativos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>V. Pérdidas antes de impuestos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>VI. Resultado del ejercicio (negativos)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



## I. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

Permítasenos recordar, una vez más, que nuestra empresa fue constituida, como Sociedad Anónima Mercantil de carácter privado, el 24 de enero de 1917.

El transcurso de tantas décadas, con profundísimos cambios en la realidad social que constituye el entorno de la actividad de nuestra Compañía y los cambios legislativos que necesariamente se han producido para adaptar los marcos legales a las modificaciones derivadas de la evolución de la sociedad, han llevado a nuestra realidad actual en la que, para señalar los hitos más destacables:

- Se ha producido nuestra salida del ámbito de la economía privada, en un proceso que tuvo su comienzo en la desprivatización del METRO DE MADRID mediante el Real Decreto Ley 13/1978. Se iniciaba así el paso de una concepción social capitalista a otra en la que prevalecía el concepto de servicio público, sin la finalidad prioritaria de la obtención de lucro. Y, en consecuencia, el abandono de un sistema de designación de los Administradores y de adopción de decisiones de gestión al servicio de intereses económicos determinados, en una y otra forma, por la composición del accionariado que se sustituía por una configuración de la decisión empresarial determinada por el cuidado del interés general.
- La transformación y el progreso experimentados en nuestro entorno geográfico, y en sus Instituciones, ha llevado a que, en la actualidad la titularidad de nuestras acciones radique en el Consorcio Regional de Transportes, Órgano dependiente de la Comunidad de Madrid, en el que se encuentran presentes las instituciones más representativas de los intereses ciudadanos.

No por ello, como es sabido y se refleja en nuestros Estatutos, ha perdido nuestra Empresa su condición de Mercantil ni su naturaleza de S.A.

## 2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Las cuentas anuales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1998, 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.

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.

### 3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La cuenta de pérdidas y ganancias presenta saldo cero una vez contabilizado el Impuesto sobre Sociedades, regularizando el exceso de ingresos de 263 millones de pesetas mediante la minoración de la subvención corriente del mes de diciembre en el mismo importe, al objeto de equilibrar ingresos con gastos y obtener el resultado indicado.

### 4. NORMAS DE VALORACIÓN

#### b) Inmovilizado inmaterial

Los bienes comprendidos en este epígrafe se valoran a su precio de adquisición, recogiendo las regularizaciones amparadas por la Ley, siendo la última efectuada la correspondiente al año 1983. En el caso de "aplicaciones informáticas" se ha fijado un período de vida útil de tres años.

#### c) Inmovilizado material

Igualmente, los bienes comprendidos se encuentran valorados a su precio de adquisición recogiendo, del mismo modo en su caso, las regularizaciones amparadas con los criterios anteriormente expuestos en el apartado anterior. 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 incurrén.

Los costes internos, formados por los consumos de materiales de almacén, costes de mano de obra directa en la instalación y los costes indirectos necesarios para llevar a cabo la inversión, se registran como ingreso en el epígrafe "trabajos de la empresa para el inmovilizado".

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
• 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

#### **d) Inmovilizaciones financieras**

##### *d.1. Otros créditos*

Comprende los "préstamos para vivienda" por importe de 265.677.590 pesetas y los "anticipos a cuenta del seguro colectivo de vida" por 426.220.304 pesetas, concedidos por la Sociedad a sus empleados, que se encuentran valorados por su nominal.

##### *d.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.

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

##### *e.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 10.077 millones de pesetas. La contrapartida figura en el activo con el importe de 6.753 millones de pesetas.

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

##### *e.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.

### *e.3. Otros gastos*

Comprende los gastos de formalización de deudas a largo plazo, amortizándose en consonancia con la duración de las operaciones.

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

### **f) Existencias**

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

### **h) Subvenciones**

h.1. Las subvenciones a la explotación (corrientes) se abonan a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio en que se devengan.

h.2. 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.

### **i) Provisión por complemento de pensiones**

La Sociedad tiene constituidas a 31 de diciembre de 1998 las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de los Convenios Colectivos, por un importe de 10.077 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, aplicándose un tipo de interés técnico del 4 por ciento, un índice de crecimiento general de precio al consumo y de salario mínimo interprofesional del 1,5 por ciento, y una tabla de supervivencia GRM/F80-2.



**k) Deudas**

Todas las obligaciones y deudas contraídas 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.

**l) 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 anticipado.

**n) 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.

**6. INMOVILIZADO INMATERIAL**

El movimiento de las partidas recogidas en este epígrafe del balance del ejercicio de 1998, es el siguiente:

	Saldo inicial	Altas	Bajas	Traspasos	Saldo final
Patentes y marcas	7.043.250				7.043.250
Aplicaciones informáticas	969.126.476	227.409.810		116.266.360	1.312.802.646
<b>Total</b>	<b>976.169.726</b>	<b>227.409.810</b>		<b>116.266.360</b>	<b>1.319.845.896</b>

Las variaciones de la amortización acumulada han sido las siguientes:

	Vida útil años	Saldo inicial	Dotación	Bajas	Saldo Final	Inmovilizado totalmente amortizado
Aplicaciones Informáticas	3,0	538.892.886	213.337.350		752.230.236	477.127.135

## 7. INMOVILIZADO MATERIAL

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

	Saldo Inicial	Altas	Bajas	Traspasos	Saldo Final
1. Terrenos y construcciones	36.165.224.390	3.790.048.446	23.726.439	34.234.200	39.965.780.597
Infraestructura y supraestructura	18.979.202.761	3.164.052.691		28.884.200	22.172.139.652
Vía	5.973.193.892	213.368.622			6.186.562.514
Edificios y construcciones Industriales	10.573.708.158	374.370.193	23.726.439	5.350.000	10.929.701.912
Edificios administrativos	591.822.857	38.256.940			630.079.797
Edificios ajenos a la explotación	47.296.722				47.296.722
2. Instalaciones técnicas y maquinaria	33.879.098.301	3.355.850.677	269.436.548	1.563.783.582	38.529.296.012
Maquinaria en edificios industriales	1.876.877.549	165.135.014		5.152.367	2.047.164.930
Maquinaria en subestaciones eléctricas	2.375.242.374	154.086.363			2.529.328.737
Instalaciones eléctricas y electromec.	7.123.748.379	287.223.939		6.250.000	7.417.222.318
Instalaciones electrónicas y automatismos	9.090.640.151	1.244.095.757	39.271.575	1.552.381.215	11.847.845.548
Otras Instalaciones técnicas	13.306.554.931	1.492.723.647	230.164.973		14.569.113.605
Instalaciones sanitarias	106.034.917	12.585.957			118.620.874
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.554.497.729	142.756.326	27.850.000		1.669.404.055
Mobiliario y enseres	855.953.627	60.906.371	27.850.000		889.009.998
Utillaje	698.544.102	81.849.955			780.394.057
4. Elementos de transporte	82.396.713.000	9.861.707.237	2.384.000	6.735.950.808	98.991.987.045
Material ferroviario	82.309.785.060	9.861.707.237		6.735.950.808	98.907.443.105
Material automóvil	86.927.940		2.384.000		84.543.940
5. Otro inmovilizado	5.334.268.626	503.595.652	162.242.449		5.675.621.829
Equipos proceso información	1.453.689.698	278.090.117	2.200.000		1.729.579.815
Repuestos inmovilizado	3.880.578.928	225.505.535	160.042.449		3.946.042.014
6. Inmovilizaciones materiales en curso	19.736.089.634	18.553.849.791		(16.767.264.341)	21.522.675.084
Material ferroviario	9.475.233.759	11.524.249.253		(6.735.950.808)	14.263.532.204
Otro inmovilizado	10.260.855.875	7.029.600.538		(10.031.313.533)	7.259.142.880
<b>Total</b>	<b>179.065.891.680</b>	<b>36.207.808.129</b>	<b>485.639.436</b>	<b>(8.433.295.751)</b>	<b>206.354.764.622</b>



Las variaciones de la amortización acumulada han sido las siguientes:

	Vida útil años	Saldo Inicial	Dotación	Bajas	Saldo Final	Inmovilizado Totalmente Amortizado
1. Terrenos y construcciones		9.236.983.288	907.434.184	9.885.810	10.134.531.662	2.577.973.532
Infraestructura y supraestructura	66,7	2.669.415.958	269.826.710		2.939.242.668	
Vía	10,0	3.908.230.567	341.646.950		4.249.877.517	2.556.475.088
Edificios y construcciones industriales	33,4	2.521.043.594	285.637.116	9.885.810	2.796.794.900	21.498.444
Edificios administrativos	50,0	136.486.655	10.289.877		146.776.532	
Edificios ajenos a la explotación	50,0	1.806.514	33.531		1.840.045	
2. Instalaciones técnicas y maquinaria		11.710.311.361	2.276.630.592	246.917.011	13.740.024.942	3.358.633.161
Maquinaria en edificios industriales	10,0	1.191.047.287	121.130.577		1.312.177.864	658.315.689
Maquinaria en subestaciones eléctricas	16,7	1.132.304.464	104.535.053		1.236.839.517	631.573.892
Instalaciones eléctricas y electromec.	16,7	2.348.014.212	380.472.186		2.728.486.398	469.249.611
Instalaciones electrónicas y automatismos	12,5	3.724.298.666	636.698.223	16.752.038	4.344.244.851	1.043.958.598
Otras instalaciones técnicas	12,5	3.031.664.608	1.027.237.777	230.164.973	3.828.737.412	309.118.723
Elementos transporte interno	10,0	206.876.181	2.828.475		209.704.656	187.260.599
Instalaciones sanitarias	10,0	76.105.943	3.728.301		79.834.244	59.156.049
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.161.031.658	82.415.537	18.624.921	1.224.822.274	898.156.907
Mobiliario	10,0	336.624.335	36.260.908		372.885.243	169.877.633
Máquinas reproductoras	8,4	198.661.685	19.559.772	18.624.921	199.596.536	146.966.789
Utillaje	3,4	625.745.638	26.594.857		652.340.495	581.312.485
4. Elementos de transporte		39.532.794.752	4.252.280.806	1.323.697	43.783.751.861	46.819.563
Material ferroviario	16,7	39.467.974.265	4.248.053.037		43.716.027.302	
Material automóvil	7,2	64.820.487	4.227.769	1.323.697	67.724.559	46.819.563
5. Otro inmovilizado		2.043.293.015	557.826.963	43.308.219	2.557.811.759	267.808.853
Equipos proceso información	4,0	808.339.317	317.014.456	2.200.000	1.123.153.773	267.808.853
Repuestos para inmov. mat. ferroviario	16,7	1.117.304.470	208.193.943	30.583.687	1.294.914.726	
Repuestos para inmov. instalaciones técnica	12,5	117.649.228	32.618.564	10.524.532	139.743.260	
<b>Total</b>		<b>63.684.414.074</b>	<b>8.076.588.082</b>	<b>320.059.658</b>	<b>71.440.942.498</b>	<b>7.149.392.016</b>

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

Se han percibido las preceptivas subvenciones de capital para financiar la adquisición de inmovilizado por importe de 6.033 millones de pesetas.

A 31 de diciembre de 1998 existen compromisos firmes, en relación con la adquisición de inmovilizado, por un importe total aproximado de 6.445 millones de pesetas, cuya financiación queda cubierta con la autofinanciación, las subvenciones de capital antes citadas y el endeudamiento externo necesario.

## 8. INVERSIONES FINANCIERAS

### 8.1. Inmovilizaciones financieras

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

	Saldo inicial	Entradas	Salidas	Saldo final
Depósitos y fianzas a largo plazo	9.122.749	2.197.020	—	11.319.769
Inversiones financieras en capital	1.700.000.000	—	—	1.700.000.000
Otros créditos	698.372.650	48.614.705	55.089.461	691.897.894
Depósitos y fianzas a corto plazo	15.396.940	211.859.580	14.294.139	212.962.381

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

Se compone de la participación en el capital social de la empresa Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A., en una proporción del 42,5 por ciento, desembolsada en su totalidad durante 1998. El importe de 1.700.000.000 pesetas está representado por acciones al portador, en número de 170.000, con un valor nominal de 10.000 pesetas por acción, que no cotizan en Bolsa. La participación, según lo indicado en el apartado 4.d.2., se ha valorado a su coste de adquisición, no habiéndose percibido dividendos en el ejercicio.

(Datos en Mptas.)	Porcentaje de participación (%)	Capital	Reservas	Resultado 1998	Valor bruto en libros
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. Dr. Esquerdo, 136 - 28007 Madrid	42,5	4.000	—	-121	3.863



## 9. GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo es la siguiente:

	Saldo a 31/12/97	Dotaciones	Aplicaciones	Saldo a 31/12/98
Complementos de pensiones	13.806.148.720	3.153.409.715	10.206.197.877	6.753.360.558
Lease-back	9.719.244.711		539.958.036	9.179.286.675
Obligaciones serie "M"	45.171.844		27.022.932	18.148.912
Préstamo Sindicado	25.750.413		25.750.413	
Inversiones CAM	377.794.639	141.480.569	102.921.220	416.353.988
<b>Total</b>	<b>23.974.110.327</b>	<b>3.294.890.284</b>	<b>10.901.850.478</b>	<b>16.367.150.133</b>

Las aplicaciones que suponen imputación a gasto corriente del ejercicio, para las correspondientes a "complementos de pensiones", se amortizan contra gasto de personal, las inversiones CAM contra dotación por amortización de inmovilizado y las restantes como gastos financieros.

## 10. FONDOS PROPIOS

Los fondos propios de la Sociedad a 31 de diciembre de 1998 se desglosan en:

Capital social	2.339.606.000
Reserva legal	467.921.200
Otras reservas	10.914.410.104
Subvenciones en capital	25.442.998.502
<b>Total</b>	<b>39.164.935.806</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, no existiendo ningún otro tipo, ni bonos de disfrute, obligaciones convertibles, títulos o derechos similares.

Los accionistas de la Sociedad a 31 de diciembre de 1998 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 cuya disponibilidad queda recogida en el Art. 214 de la Ley de Sociedades Anónimas. En cuanto a las reservas de revalorización, su aplicación queda sujeta a las leyes fiscales que las regularon.

## c) Subvenciones en capital

Corresponden, como se indicó en el punto 4.h.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>

Metro 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.

## II. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

Corresponde a la subvenciones en capital, no reintegrables, concedidas por el Consorcio Regional de Transportes cuyo detalle, a 31 de diciembre de 1998, 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
<b>Suma</b>	<b>58.246.741.016</b>
Traspaso a resultados ejercicios anteriores	(10.655.302.529)
Traspaso a resultados ejercicio 1998	(3.351.198.721)
<b>Total</b>	<b>44.240.239.766</b>



Las subvenciones en capital computadas en el ejercicio 1998 ascienden a 6.033.000.000 pesetas.

## 12. PROVISIONES PARA PENSIONES Y OBLIGACIONES SIMILARES

Como se ha expresado en 4.e.1. figura un importe de 10.077.023.000 pesetas, por el concepto objeto de este epígrafe.

El movimiento de las correspondientes cuentas en el ejercicio 1998 ha sido el siguiente:

	Saldo inicial	Dotaciones	Aplicaciones	Saldo final
Provisión Pensiones	16.865.344.000	3.153.409.715	9.941.730.715	10.077.023.000

Las dotaciones con cargo a gastos de personal han supuesto 1.167.159.877 pesetas. En concepto de actualización por nuevo estudio actuarial se ha cargado a "gastos a distribuir en varios ejercicios" con abono a "provisiones para pensiones", el importe de 3.153.409.715 pesetas.

## 14. DEUDAS NO COMERCIALES

### 14.1. Obligaciones

El detalle de obligaciones en circulación a 31.12.1998 en millones de pesetas, y sus principales características es el siguiente:

Emisión	Tipo de interés (%)	Vencimientos			
		1999	2000	2001	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.

Los intereses devengados y no pagados a 31.12.98 ascienden a 501.724.438 pesetas.

#### 14.2. Deudas con entidades de crédito

Los saldos a 31 de diciembre de 1998 y de 1997 en millones de pesetas, son los siguientes:

Entidad	Media tipos interés (%)		1998			1997		
	1998	1997	Corto plazo	Largo plazo	Total	Corto plazo	Largo plazo	Total
Préstamo Sindicado	9,11	9,11	—	—	—	2.000	—	2.000
B.E.I. (I)	3,05	5,28	—	10.000	10.000	—	10.000	10.000
B.E.I. (II)	3,24	—	—	13.000	13.000	—	—	—
Líneas de tesorería	3,51	—	2.100	—	2.100	—	—	—
<b>Total</b>			<b>2.100</b>	<b>23.000</b>	<b>25.100</b>	<b>2.000</b>	<b>10.000</b>	<b>12.000</b>

Los intereses devengados y no pagados a 31.12.1998 importan 35.593.195 pesetas.

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

Entidad	Vencimientos						Saldo a 31.12.98
	1999	2000	2001	2002	2003	Posteriores	
B.E.I. (I)	—	—	625	625	625	8.125	10.000
B.E.I. (II)	—	—	—	—	—	13.000	13.000
<b>Total</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>625</b>	<b>625</b>	<b>625</b>	<b>21.125</b>	<b>23.000</b>

#### 14.3. Otras deudas

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).

Entidad	T.I.R (%)		1998			1997		
	1998	1997	Corto plazo	Largo plazo	Total	Corto plazo	Largo plazo	Total
Bank of America	6,72	6,72	655	18.715	19.370	88	19.370	19.458



El detalle de vencimientos es el siguiente:

Entidad	1999	2000	2001	2002	2003	Posteriores	Saldo a 31.12.98
Bank of America	655	679	493	493	493	6.817	8.976

Como continuación a lo indicado en 4.e.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.

#### 14.4. Créditos disponibles

Los saldos de préstamos y créditos a favor de la Sociedad sólo reflejan la parte dispuesta, no existiendo penalización ni coste alguno por la parte no dispuesta.

Existen las siguientes disponibilidades por créditos no dispuestos:

	1998	1997
Líneas de tesorería	15.900	18.000

### 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 1998 y 1997.

	1998	1997
Resultado contable	9.945.535	13.627.572
Diferencias permanentes	4.361.718.246	4.593.052.748
Diferencias temporales con origen en el ejercicio	527.624.486	573.161.146
Diferencias temporales con origen en ejercicios anteriores	(194.308.860)	(388.056.085)
<b>Base imponible</b>	<b>4.704.979.407</b>	<b>4.791.785.381</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 4.1.:

	Aumentos	Disminuciones
Diferencias temporales con origen en el ejercicio		
• Operaciones financieras, diciembre 1997	527.624.486	–
<b>Total</b>	<b>527.624.486</b>	<b>–</b>
Diferencias temporales con origen en ejercicios anteriores		
• Provisión gastos de personal:		
– Otras contingencias	–	402.969.489
– Atrasos Convenio	208.660.629	–
<b>Total</b>	<b>208.660.629</b>	<b>402.969.489</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 1998 y 1997.

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

1998

	Devengado	A pagar	Anticipado
Cuota 35%	1.530.082.323	1.646.742.792	
Bonificación 99% (art. 32.2. L.I.S.)	(1.514.781.500)	(1.630.275.364)	
Cuota bonificada	15.300.823	16.467.428	
Deduc. Inversiones	(5.355.288)	(5.763.600)	
	<b>9.945.535</b>	<b>10.703.828</b>	<b>758.293</b>



Quedan pendientes por aplicar, como deducción por inversiones en activos fijos nuevos, 1.754.964.888 pesetas.

1997

	Devengado	A pagar	Anticipado
Cuota 35%	1.612.338.112	1.677.124.883	
Bonificación 99% (art. 32.2. L.I.S.)	(1.596.214.731)	(1.660.353.635)	
Cuota bonificada	16.123.381	16.771.248	
Deduc. Inversiones	(2.495.809)	(2.657.776)	
	<b>13.627.572</b>	<b>14.113.472</b>	<b>485.900</b>

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

#### Entidades Públicas acreedoras

• Hacienda Pública, por IRPF	396.372.346
• Hacienda Pública, por Impuesto s/Beneficios	10.703.828
• Organismos de la Seguridad Social	589.737.382
<b>Total</b>	<b>996.813.556</b>

#### Entidades Públicas deudoras

• Hacienda Pública, por retenciones en la fuente	21.604.927
• Hacienda Pública, Impuesto s/Beneficios anticipado	2.015.789
• Hacienda Pública, por I.V.A.	4.797.778.191
• Consorcio Regional de Transportes	1.867.485.343
<b>Total</b>	<b>6.688.884.250</b>

Durante el ejercicio 1998, la Sociedad ha deducido en su integridad las cuotas de IVA soportadas, al no haberse visto afectada por las modificaciones introducidas en la regla de prorrata de este impuesto, por Ley 66/1997, de 30 de diciembre, al haber recibido durante dicho ejercicio, únicamente, subvenciones acordadas con anterioridad a 1 de enero de 1998, conforme se acredita en los Presupuestos de la Comunidad de Madrid para 1998, aprobados a finales de 1997.

## 16. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS

Metro de Madrid a 31 de diciembre de 1998 tiene garantizadas parte de sus operaciones con terceros mediante avales concedidos por Bancos o Instituciones de Crédito, por importe de 26.372 millones de pesetas.

## 17. INGRESOS Y GASTOS

### a) Consumo de materiales

El consumo de materiales ha ascendido a 1.166.984.174 pesetas, con el siguiente detalle:

1998

	Existencias a 31-12-1997	Compras	Consumo	Existencias a 31-12-1998
Materiales diversos	307.246.847	506.554.901	508.236.366	305.565.382
Repuestos	1.088.902.272	465.779.173	444.951.947	1.109.729.498
Material oficina	34.854.861	71.738.932	62.616.413	43.977.380
Billeteaje	47.520.327	43.975.960	40.055.323	51.440.964
Vestuario	19.975.256	110.553.208	111.124.125	19.404.339
	<b>1.498.499.563</b>	<b>1.198.602.174</b>	<b>1.166.984.174</b>	<b>1.530.117.563</b>

1997

	Existencias a 31-12-1996	Compras	Consumo	Existencias a 31-12-1997
Materiales diversos	293.969.104	445.345.530	432.067.787	307.246.847
Repuestos	1.119.419.979	379.177.401	409.695.108	1.088.902.272
Material oficina	35.627.549	63.978.937	64.751.625	34.854.861
Billeteaje	42.356.850	21.241.931	16.078.454	47.520.327
Vestuario	27.617.960	19.910.997	27.553.701	19.975.256
	<b>1.518.991.442</b>	<b>929.654.796</b>	<b>905.146.675</b>	<b>1.498.499.563</b>



**b) Cargas sociales**

Las cargas sociales se desglosan en:

	1998	1997
Dotaciones para pensiones	1.167.159.877	1.139.981.679
Seguridad Social	6.181.890.385	6.072.289.231
Otros gastos sociales	448.636.302	679.855.953
<b>Total</b>	<b>7.797.686.564</b>	<b>7.892.126.863</b>

**c) Ventas**

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

	1998	1997
Recaudación neta	22.269.782.278	21.552.741.933
Aportación a la explotación	21.746.984.531	21.811.572.556
Ingresos accesorios y financieros	1.007.689.938	815.031.884
<b>Total</b>	<b>45.024.456.747</b>	<b>44.179.346.373</b>

**d) Gastos e ingresos extraordinarios**

1998

	Gastos	Ingresos
Beneficios procedentes inmov. material	—	251.315.019
Pérdidas procedentes inmov. material	144.479.164	—
Beneficios extraordinarios	—	35.646.983
Gastos extraordinarios	52.911.706	—
Otros ingresos	—	102.837.364
	<b>197.390.870</b>	<b>389.799.366</b>
Ejercicios anteriores		
Beneficios extraordinarios	—	24.906.347
Gastos y pérdidas extraordinarias	1.494.563	—
	<b>1.494.563</b>	<b>24.906.347</b>
<b>Total</b>	<b>198.885.433</b>	<b>414.705.713</b>

1997

	Gastos	Ingresos
Regularización repuestos inmovilizado	176.786.917	187.820.413
Regularización almacén consumo y reposición	3.709.796	—
Superávit de recaudación	—	1.866.062
Desguace inmovilizado	—	24.441.000
Provisión insolvencia deudores	10.000.000	—
Regularizaciones diversas	—	1.001.460
	190.496.713	215.128.935
Ejercicios anteriores		
Deudores no provisionados	3.925.009	—
Regularización provisiones gasto año 1996	—	7.448.149
Baja inmovilizado	14.877.300	—
Sanciones y devolución depósitos	601.810	—
	19.404.119	7.448.149
<b>Total</b>	<b>209.900.832</b>	<b>222.577.084</b>

#### e) Número medio de personas empleadas en el ejercicio 1998

• Personal Directivo	20
• Personal Técnico y Administrativo	905
• Personal de Movimiento	2.893
• Personal Operario	1.512
<b>Total</b>	<b>5.330</b>

#### 18. OTRA INFORMACIÓN

El importe devengado por los miembros del Consejo de Administración en concepto de dietas, durante los ejercicios de 1998 y 1997, ha sido de 1.320.000 pesetas y de 1.200.000 pesetas, respectivamente.

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.



Ningún miembro del Consejo ha percibido cualquier otro importe que no sea el expresado, sin que la Empresa haya adquirido ningún otro tipo de compromiso ni de presente ni de futuro en esta materia.

#### 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 1999, reflejan un crédito de 59.932,2 millones de pesetas, a favor de Metro de Madrid, S.A., según el siguiente detalle, en miles de pesetas:

##### GASTOS

Capítulo 1:	Gastos de personal	28.843.393
Capítulo 2:	Gastos bienes corrientes y servicios	11.959.693
Capítulo 3:	Gastos financieros	3.539.159
Capítulo 6:	Inversiones reales	15.590.000
		<b>59.932.245</b>

##### INGRESOS

Capítulo 4:	Transferencias corrientes	25.104.787
Capítulo 5:	Ingresos patrimoniales	23.895.906
Capítulo 7:	Transferencias de capital	9.114.769
Capítulo 8:	Activos financieros	1.816.783
		<b>59.932.245</b>

c) Aspectos derivados del "efecto 2000"

La Dirección de la Compañía ha nombrado a primeros de 1999 representantes en la Comisión de la Comunidad de Madrid del denominado "efecto año 2000", cuyo objeto es, según lo previsto en el Decreto 179/1998 de la Comunidad de Madrid, garantizar y prevenir la ausencia de errores en el tratamiento inadecuado del manejo de las fechas anteriores, posteriores y durante el año 2000.

Se trata, en concreto, de garantizar el rendimiento y funcionalidad de cualquier equipo, dispositivo empotrado, aplicación, sistemas informáticos (incluyendo cualquier componente individual del mismo o de las comunicaciones), etc., asegurando su plena operatividad y la ausencia de errores derivados de los cambios de formato de fecha, llegada del año 2000 y tratamiento de los años bisiestos.

Los criterios a considerar son:

- Ningún valor posible de fecha producirá detenciones o errores en el sistema correspondiente.
- Todas las operaciones relativas a fechas, incluyendo entre otros, el tratamiento de los cálculos, comparación y ordenación, tendrán los resultados previstos para todos los valores de fechas válidas dentro del dominio del sistema.
- Todos los elementos lógicos susceptibles de contener fechas, deberán especificar los años de manera completa, eliminando cualquier tipo de ambigüedad.
- El año 2000 debe ser reconocido como año bisiesto.
- Plena validez de los sistemas para manejar la fecha 9.9.1999.

Para el conocimiento y tratamiento de la problemática derivada del efecto 2000, se ha establecido una metodología que incluye las siguientes fases:

- Inventario de equipos y sistemas.
- Análisis de impacto.
- Solicitud de certificaciones a los fabricantes.
- Contratación de las acciones de ser necesario.
- Instalación de la solución elegida.
- Plan de pruebas y ejecución de las mismas.
- Validación de los resultados.
- Elaboración de un plan de contingencias.

Esta metodología tratará de definir compromisos futuros relativos a inversiones u otras operaciones a realizar como consecuencia del efecto 2000, así como gastos y pérdidas derivados de la adecuación de las aplicaciones informáticas o de otras instalaciones, y las provisiones que, en su caso, pudieran ocasionarse y su justificación.



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

La Sociedad se encuentra afecta al periodo transitorio, de 1.1.1999 a 31.12.2001, establecido con carácter legal para formular las cuentas anuales en pesetas o euros, opción ésta con carácter irrevocable.

En principio, por decisión del Consejo de Dirección se ha acordado la creación de un Grupo de Trabajo Euro, cuya misión es estudiar, emprender, decidir y coordinar todas las acciones necesarias para implantar la nueva moneda en nuestra Sociedad.

En las reuniones de dicho grupo se ha recomendado, según las relaciones de nuestra Sociedad con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la intención de adoptar el euro en todas sus transacciones a partir de 1.1.2001.

Por consiguiente, dicha decisión redundará, previsiblemente, en la información legal que deberá sufrir los procesos de conversión necesarios para homogeneizar la información y compararla entre ejercicios.

**20. CUADRO DE FINANCIACIÓN. EJERCICIO 1998**

Aplicaciones	Ejercicio 1998	Ejercicio 1997	Orígenes	Ejercicio 1998	Ejercicio 1997
2. Gastos de formalización de deudas		9.894.759.392	1. Recursos procedentes de las operaciones	6.825.638.398	6.271.237.966
3. Adquisiciones de inmovilizado			3. Subvenciones de capital	6.033.000.000	8.838.809.307
a) Inmovilizaciones inmateriales	343.676.170		4. Deudas a largo plazo		
b) Inmovilizaciones materiales	27.774.512.378	23.796.847.419	a) Empréstitos y otros pasivos análogos	13.000.000.000	10.000.000.000
c) Inmovilizaciones financieras		1.701.214.738	d) De otras empresas		20.602.706.946
7. Cancelación o traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo			5. Enajenación de inmovilizado		
a) Empréstitos y otros pasivos análogos	3.000.000	8.333.333.334	a) Inmovilizaciones inmateriales		29.743.158
c) De empresas asociadas	1.232.500.000		b) Inmovilizaciones materiales		
d) De otras deudas	655.089.919	854.060.015	c) Inmovilizaciones financieras	4.277.736	
e) Otros acreedores	902.692.715				
<b>Total Aplicaciones</b>	<b>30.911.471.182</b>	<b>44.580.214.898</b>	<b>Total Orígenes</b>	<b>25.862.916.134</b>	<b>45.742.497.377</b>
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (Aumento del capital circulante)		1.162.282.479	Exceso de aplicaciones sobre orígenes (Dismin. del capital circulante)	5.048.555.048	

# VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE

	Ejercicio 1998		Ejercicio 1997	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	31.618.000			20.491.879
Deudores		1.856.507.886		566.140.163
Inversiones Financieras Temporales		4.602.434.559	4.805.789.022	
Tesorería	923.477.786		197.148.371	
Deudas con entidades de crédito		670.782.523	3.236.654.558	
Acreedores comerciales		1.589.584.339		2.188.910.404
Otras deudas no comerciales		37.064.723		4.899.121
Ajustes por periodificación		67.577.768	36.705.447	
Provisiones	2.820.300.964			4.333.573.352
<b>Total</b>	<b>3.775.396.750</b>	<b>8.823.951.798</b>	<b>8.276.297.398</b>	<b>7.114.014.919</b>
Aumento del Capital Circulante				1.162.282.479
Disminución del Capital Circulante	5.048.555.048			
	8.823.951.798	8.823.951.798	8.276.297.398	8.276.297.398

# AJUSTES DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	1998	1997
Pérdidas y Ganancias	0	0
Más:		
Amortización Gastos a distribuir en varios ejercicios	1.721.331.909	1.250.412.800
Dotación amortizaciones	8.289.925.432	7.752.666.456
Baja Inmovilizado (pérdida)	144.479.164	14.877.300
Amort. baja Inmovilizado	21.100.614	
Menos:		
Baja Inmovilizado (beneficio)		42.310.802
Traspaso subvenciones en capital	3.351.198.721	2.704.407.788
Recursos procedentes de las operaciones	6.825.638.398	6.271.237.966







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. Ramón LÓPEZ-MANCISIDOR DEL RÍO

(Hasta su fallecimiento el 21 de Agosto de 1998)

D. Manuel MELIS MAYNAR (desde el 14 de Octubre)

## **Vocales:**

D. Francisco Javier de ÁGUEDA MARTÍN

D. José Luis ÁLVAREZ DE FRANCISCO

D. Eugenio BAUTISTA FERNÁNDEZ (desde el 29 de Junio)

D. Justo CALCERRADA BRAVO

D. Pedro CORBALÁN CANTERAS (hasta el 29 de Junio)

D. José Antonio GARCÍA ALARILLA

D. Rafael GARCÍA ALCOLEA (hasta el 11 de Septiembre)

D. Diego GARCÍA SANZ (hasta el 14 de Octubre)

D. Eustaquio GIMÉNEZ MOLERO (desde el 29 de Junio)

D<sup>a</sup>. Mercedes HERNÁNDEZ SALAS (desde el 14 de Octubre)

D. José Ignacio ITURBE LÓPEZ

D. Eduardo MOLINA SOTO (desde el 11 de Septiembre)

D. Eugenio MORALES TOMILLO

D. Joaquín MORENO MOYA

D. José María PIÑERO CAMPOS

D. José RUIZ MERINO

D. Pedro SÁNCHEZ MONTERO (hasta el 29 de Junio)

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

## **Secretario:**

D. Joaquín NIETO FERNÁNDEZ (hasta el 14 de Octubre)

D. Carlos RODRÍGUEZ MORENO (desde el 14 de Octubre)

## CONSEJO DE DIRECCIÓN DE METRO DE MADRID, S.A.

(Hasta el 14 de Octubre de 1998)

### **Presidente-Director Gerente:**

D. Ramón LÓPEZ-MANCISIDOR DEL RÍO

(hasta su fallecimiento el 21 de Agosto de 1998)

### **Director de Planificación y Calidad:**

D. Ricardo TEJERO MARUGÁN

### **Director de Operación:**

D. José Aurelio ROJO GARRIDO

### **Director de Recursos Humanos:**

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

### **Director de Obras e Instalaciones:**

D. Guillermo SUÁREZ DE GRACIA

### **Director Económico:**

D. Juan RAMÍREZ GONZÁLEZ

### **Secretario:**

D. Miguel OTAMENDI PINEDA

## CONSEJO DE DIRECCIÓN DE METRO DE MADRID, S.A.

(Desde el 14 de Octubre de 1998)

### **Presidente:**

D. Manuel MELIS MAYNAR

### **Director-Gerente:**

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

### **Director de Planificación y Presupuestos:**

D. Ricardo TEJERO MARUGÁN

### **Director de Auditoría Interna:**

D. Guillermo SUÁREZ DE GRACIA

### **Directora de Recursos Humanos:**

D<sup>a</sup>. Cristina SOPEÑA DE LA TORRE

### **Director de Proyectos y Obras:**

D. Ildefonso DE MATÍAS JIMÉNEZ

### **Director de Material Móvil y Contratación:**

D. José RUIZ MERINO

### **Director de Operación:**

D. José Aurelio ROJO GARRIDO

### **Secretaría:**

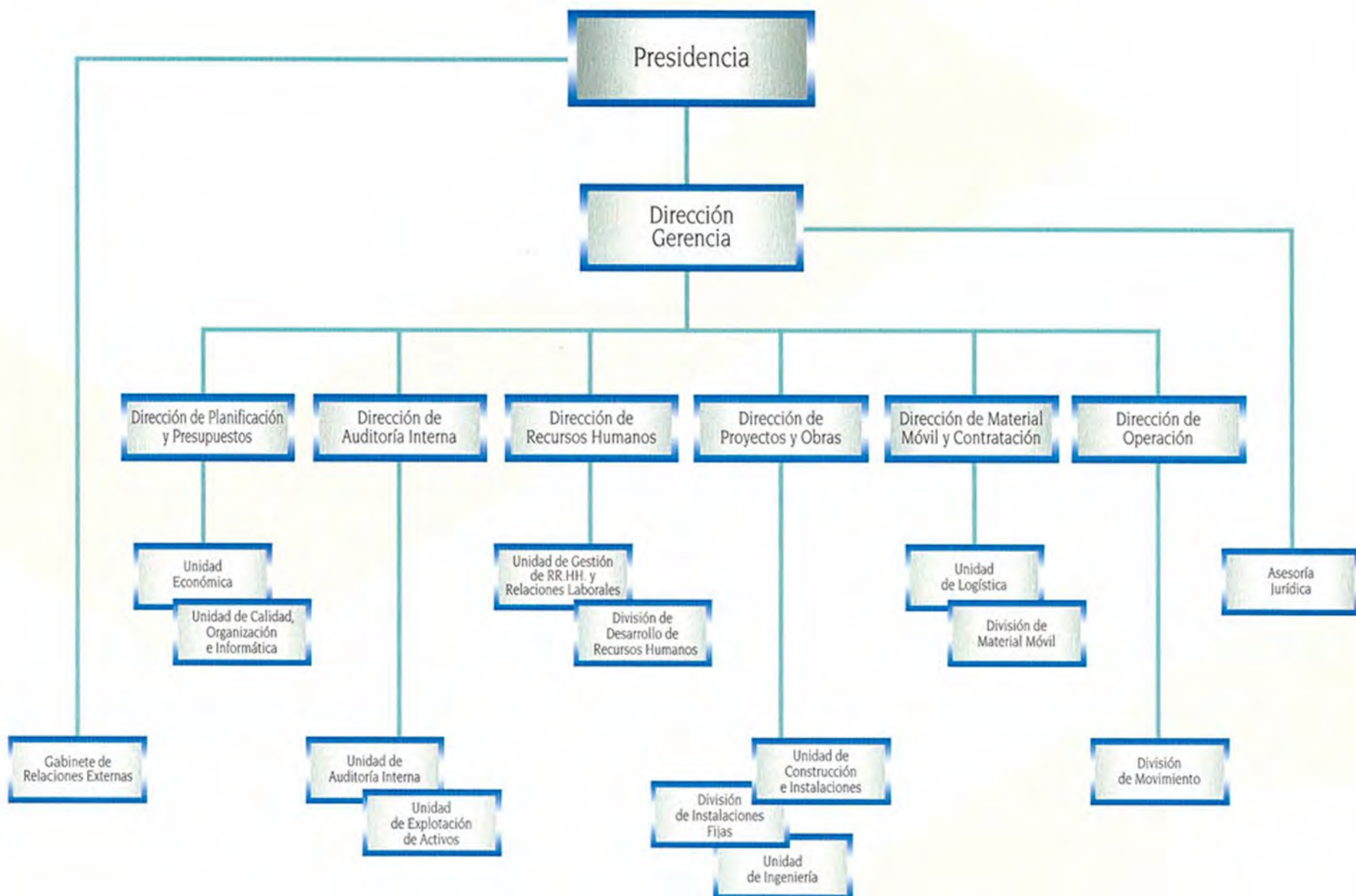
D<sup>a</sup>. Milagros AYUSO FERRERAS

D. Miguel OTAMENDI PINEDA

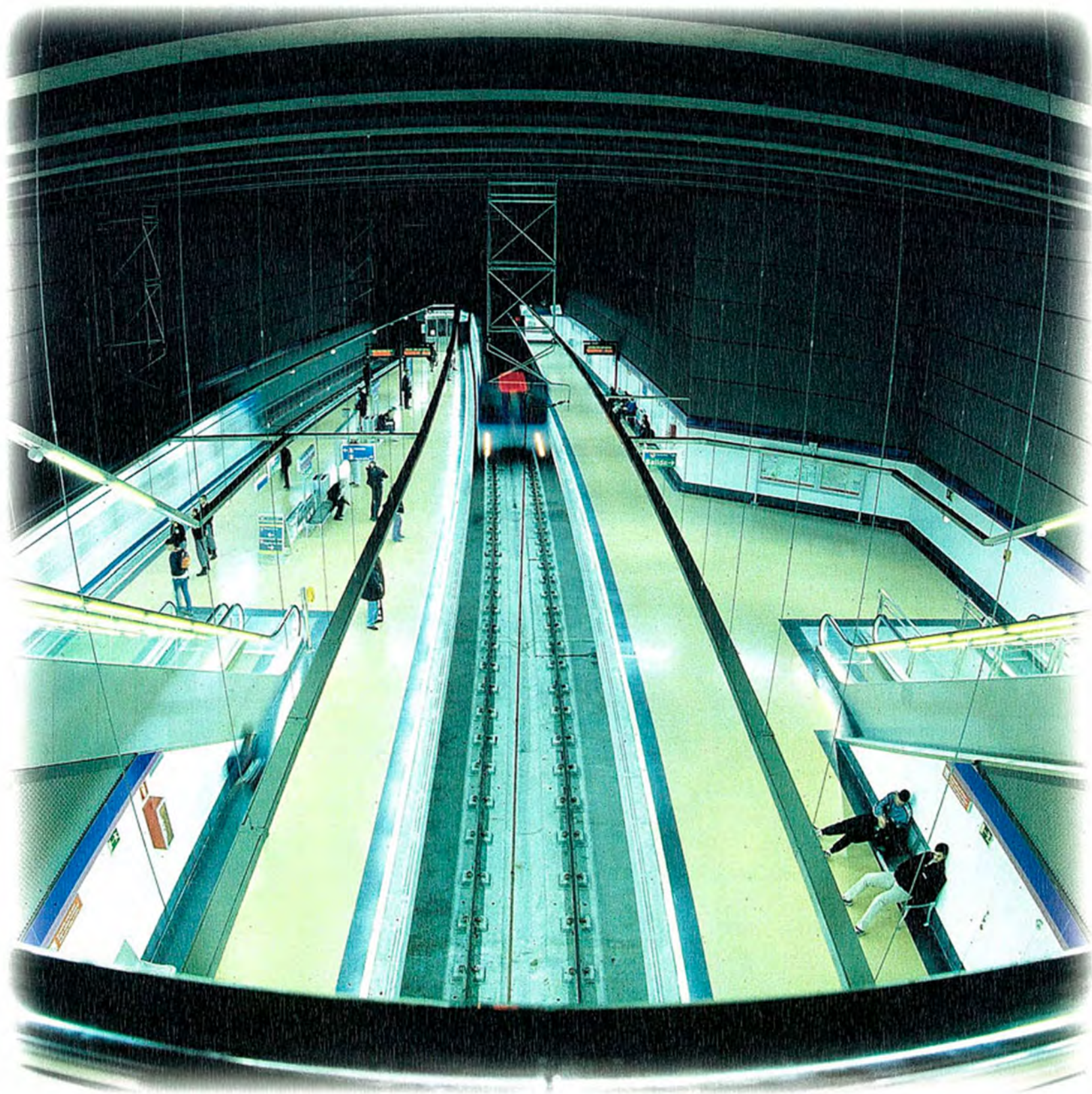




# ESTRUCTURA ORGÁNICA [Diciembre 1998]



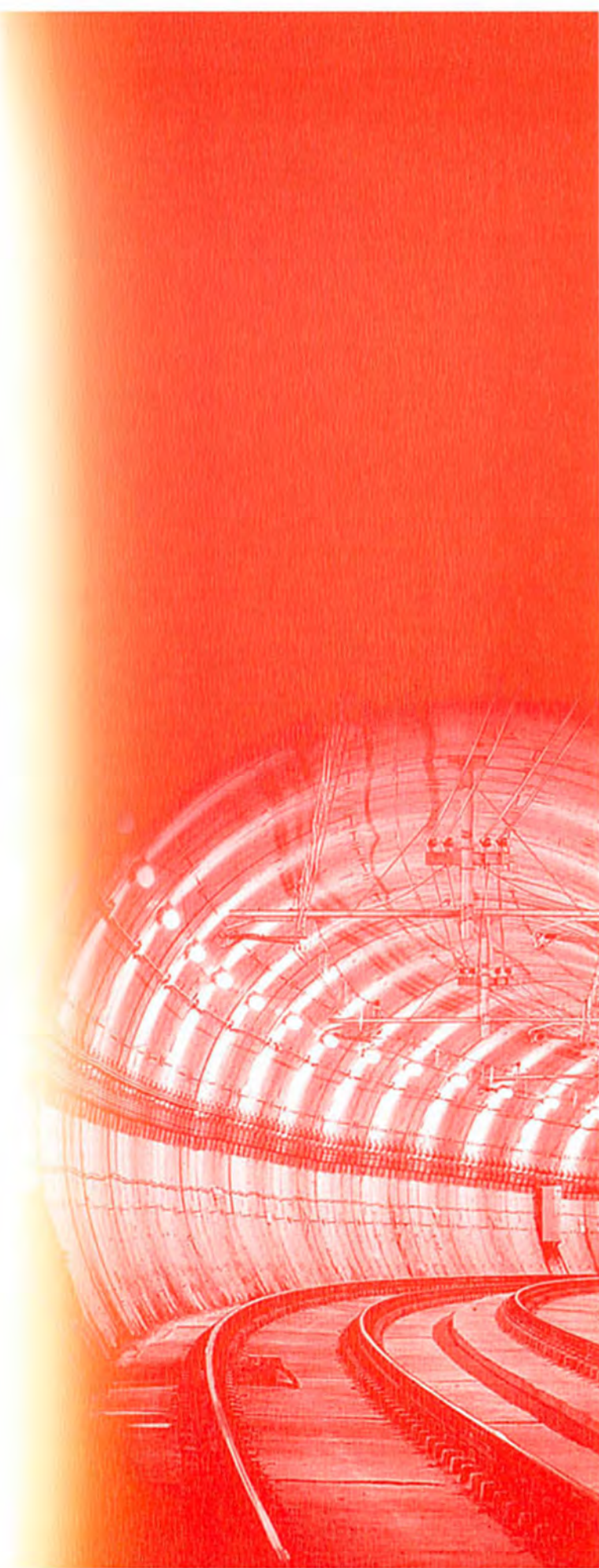






APROBACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN  
E INFORME DE AUDITORÍA

# APROBACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN E INFORME DE AUDITORÍA

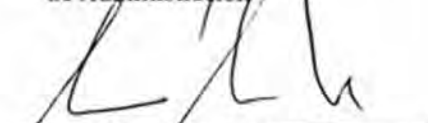




## INFORME DE GESTIÓN DILIGENCIA DE LA FIRMA DE LOS ADMINISTRADORES

En Madrid, a veintiséis de Marzo de mil novecientos noventa y nueve, y conforme al Acuerdo del Consejo de Administración adoptado en reunión celebrada en esta misma fecha, por el que se aprueba por mayoría la formulación del Informe de Gestión de la Sociedad correspondiente al ejercicio 1998, los Administradores de Metro de Madrid, S.A., firman el Informe de Gestión de la Sociedad del ejercicio 1998, suscribiendo a tal efecto esta Diligencia, y el Presidente y el Secretario del Consejo, además, en todos los folios constitutivos del mencionado Informe de Gestión.

El Presidente del Consejo  
de Administración

  
Fdo: D. Manuel Melis Maynar

Consejeros:

Fdo: D. Fco. Javier de Águeda Martín

Fdo: D. Eugenio Bautista Fernández

Fdo: D. José Antonio García Alarilla

Fdo: D<sup>a</sup>. Mercedes Hernández Salas

Fdo: D. Eduardo Molina Soto

Fdo: D. Joaquín Moreno Moya

Fdo: D. José Ruiz Merino

Fdo: D. José Luis Álvarez de Francisco

Fdo: D. Justo Calcerrada Bravo

Fdo: D. Eustaquio Giménez Molero

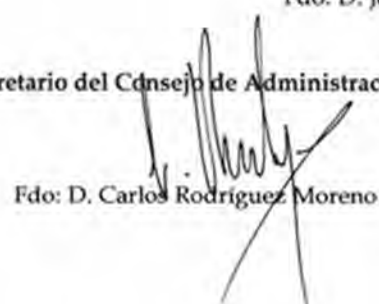
Fdo: D. José Ignacio Iturbe López

Fdo: D. Eugenio Morales Tomillo

Fdo: D. José María Piñero Campos

Fdo: D. Jesús Valverde Bocanegra


El Secretario del Consejo de Administración:

  
Fdo: D. Carlos Rodríguez Moreno

**CUENTAS ANUALES**  
**DILIGENCIA DE LA FIRMA DE LOS ADMINISTRADORES**

En Madrid, a veintiséis de Marzo de mil novecientos noventa y nueve, y conforme al Acuerdo del Consejo de Administración adoptado en reunión celebrada en esta misma fecha, por el que se aprueba por mayoría la formulación de las Cuentas Anuales de la Sociedad correspondiente al ejercicio 1998, los Administradores de Metro de Madrid, S.A., firman las Cuentas Anuales de la Sociedad del ejercicio 1998, que comprenden, como una unidad, el Balance, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y la Memoria, suscribiendo a tal efecto esta Diligencia, y el Presidente y el Secretario del Consejo, además, en todos los folios constitutivos de las mencionadas Cuentas Anuales.

**El Presidente del Consejo  
de Administración**

  
Fdo: D. Manuel Melis Maynar

**Consejeros:**

Fdo: D. Fco. Javier de Águeda Martín

Fdo: D. Eugenio Bautista Fernández

Fdo: D. José Antonio García Alarilla

Fdo: D<sup>a</sup>. Mercedes Hernández Salas

Fdo: D. Eduardo Molina Soto

Fdo: D. Joaquín Moreno Moya

Fdo: D. José Ruiz Merino

Fdo: D. José Luis Álvarez de Francisco

Fdo: D. Justo Calcerrada Bravo

Fdo: D. Eustaquio Giménez Molero

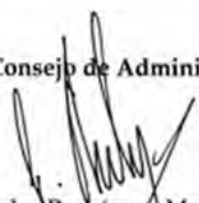
Fdo: D. José Ignacio Turbe López

Fdo: D. Eugenio Morales Tomillo

Fdo: D. José María Piñero Campos

Fdo: D. Jesús Valverde Bocanegra

**El Secretario del Consejo de Administración:**

  
Fdo: D. Carlos Rodríguez Moreno



**CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUDITORES, S.A.**  
**Miembro de S&W International**

C/ Factor, 14.  
28013 Madrid.  
Tel.: 91 548 4500  
Fax: 91 548 3027  
E-mail: ceasa@readysoft.es

**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 1998, 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 1998, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1998. Con fecha 1 de abril de 1998 se emite un informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 1997, en el que se expresó una opinión con salvedades.
3. Según lo referido en los capítulos 4.i, 9 y 12 de la memoria adjunta, METRO DE MADRID, S.A., tiene constituidas al 31 de diciembre de 1.998, las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de la aplicación de los sucesivos convenios colectivos, por un importe de 10.077 millones de pesetas con su contrapartida en el activo del balance de situación por un importe de 6.753 millones de pesetas, pendientes de imputar a resultados. Si la sociedad hubiese utilizado un criterio lineal para la imputación a resultados de dichas provisiones constituidas en concordancia a la disposición transitoria cuarta del Real Decreto 1643/1990, de 20 de diciembre, y se hubiese imputado a los resultados del ejercicio las actualizaciones anuales de los mencionados complementos de pensiones, se habría producido, al 31 de diciembre de 1.998, una minoración de los "Gastos por complementos de pensiones" por 6.753 millones de pesetas y una disminución de los resultados del ejercicio por el mismo importe. No obstante, lo anterior, la Ley de Presupuestos de 1.986 solamente permite financiar complementos de pensiones con ingresos de derecho privado o con cuotas de los beneficiarios. La Ley 42/1994 de 30 de diciembre, en su disposición adicional 14ª deja abierta la posibilidad de futuras regularizaciones acerca de la financiación de esta clase de obligaciones.

4. *En nuestra opinión, excepto por los efectos de cualquier ajuste que pudiera ser necesario si se conociera el desenlace final de la incertidumbre descrita en el párrafo 3, las cuentas anuales del ejercicio 1998 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 1998 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 1998, 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 1998. 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



Juan Luis Marchini Bravo

Madrid, 1 de abril de 1999





Metro de Madrid  
Cavanilles, 58