



Metro de Madrid

INFORME ANUAL 1999





Metro de Madrid
Informe Anual 1999



Metro de Madrid
INFORME ANUAL 1999

Edita: Metro de Madrid

Diseño y maquetación: TADI, Taller de Arte Digital

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

Avd. Valdelaparra, 27 - Alcobendas

Depósito Legal: M-51.065 - 2000

CONTENIDO

Presentación	5
---------------------	----------

Informe de Gestión	17
---------------------------	-----------

Perfil de Metro de Madrid	18
---------------------------	----

Creciendo, Metro llega al 2000	20
--------------------------------	----

 Plan de Ampliación
 Inversiones
 Oferta
 Calidad
 Demanda

Gestión	35
---------	----

 Cumplimiento
 Ratios económicos
 Recursos Humanos

Tecnología y futuro	40
---------------------	----

 Tecnología
 Plan de Ampliación 1999-2003

Cuentas Anuales	47
------------------------	-----------

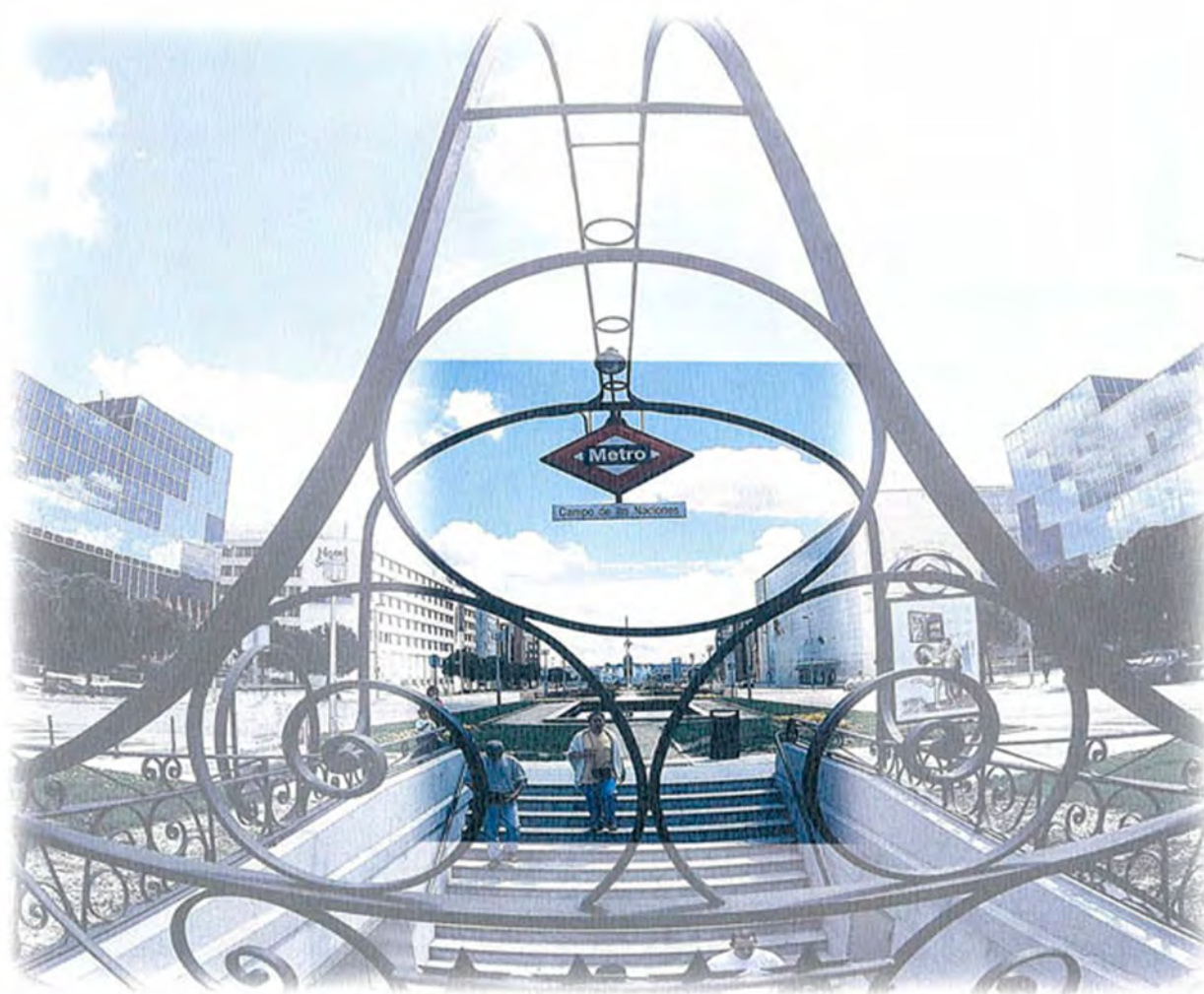
Balance de Situación	48
----------------------	----

Cuenta de Pérdidas y Ganancias	50
--------------------------------	----

Memoria	52
---------	----

Consejo de Administración y Consejo de Dirección	75
---	-----------

Informe de Auditoría	81
-----------------------------	-----------



PRESENTACIÓN



Me cabe el honor, desde que asumí la responsabilidad como Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, administrar a su vez la gestión de Metro de Madrid, servicio público por excelencia, con el reto de convertirlo en excelente (redundancia necesaria y pertinente), ya que era una demanda histórica de los madrileños, y así lo habíamos recogido como objetivo programático de primer orden el actual equipo de Gobierno de Madrid.

La andadura de Metro a lo largo de estos cuatro años ha colmado nuestras expectativas, con una respuesta inequívocamente favorable por parte de los ciudadanos, a quienes hemos dirigido nuestro esfuerzo, haciendo bueno el lema "creciendo el Metro llega al 2000". Pero no sólo ha crecido en número de kilómetros y estaciones, sino que el objetivo de ofertar un servicio de calidad, una mayor seguridad, mejor limpieza, puntualidad, etc., lejos de ser tópicos, se han convertido en señas de identidad de este transporte colectivo tan nuestro, y cuya veteranía se va convirtiendo en juventud e ilusión por seguir mejorando.

Efectivamente, el informe anual, esta memoria que presenta Metro de Madrid, tiene el valor añadido de convertir el pasado en un estímulo y una apuesta para el futuro. Hay que reconocer a todos los trabajadores su aportación cotidiana convirtiendo su afán en un instrumento de servicio a los ciudadanos de nuestra Comunidad, y a todos los que nos honran con su estancia entre nosotros. A todos ellos rendimos cuentas desde este informe, que es un documento de trabajo, donde el deber cumplido y el compromiso de permanente progreso van necesariamente unidos, sin otra vocación que la mejor atención al usuario.

En una administración moderna y eficaz, el compromiso de excelencia es un valor añadido esencial en la cartera de servicios que ofrece a sus destinatarios.

Cabe felicitarnos por lo hecho, y desear que el trabajo y el quehacer diario sigan construyendo el futuro sólido y competente que ambicionamos para Metro de Madrid, S.A.

Madrid, a treinta y uno de marzo de dos mil.



Luis Eduardo Cortés

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



Metro de Madrid, S.A. ha cumplido en 1999 su año 80. Poniendo en práctica la audaz iniciativa de la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad de Madrid, ha puesto en servicio para los madrileños una enorme ampliación de la red, la mayor jamás construida en 42 meses en ninguna red de Metro del mundo, con un coste inferior a la cuarta parte del incurrido en otras ciudades. En 1999 ha puesto en servicio 35,4 nuevos kilómetros con 20 nuevas estaciones, lo que junto con los tramos puestos en servicio en los dos años anteriores significa una ampliación de 55,1 nuevos km de red y 38 nuevas estaciones. Metro de Madrid tiene en Diciembre de 1999 171 kilómetros netos y 201 estaciones. La red ha aumentado en este cuatrienio un 44,3 por ciento su longitud, y un 23 por ciento su número de estaciones. Es un orgullo para este ingeniero, como Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad, comunicarles que el World Bank convocó el 28 de Noviembre pasado un Concurso Internacional para estudiar lo conseguido por Metro de Madrid, diciendo textualmente, y cito: "the Madrid metro has been expanding its network at costs substantially below the levels that were internationally considered posible. The whole world could learn from this evidently superb manner of procurement and implementation". Al ser designado en 1995 Vicepresidente de la Sociedad, y comenzar simultáneamente como Director General de Infraestructuras de la Comunidad esta Ampliación de nuestra red, recibí del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, D. Luis Eduardo Cortés, las instrucciones para llevar a cabo estas actividades. Vaya aquí mi agradecimiento a su constante apoyo, ilusión e impulso, motivos fundamentales, y ya reconocidos en todo el mundo, de haber podido lograr lo no conseguido en ninguna otra red de metro del mundo ni en ninguna otra gran infraestructura española.

Permítanme también comunicarles, con humildad pero con legítimo orgullo, el grado de cumplimiento de otras instrucciones recibidas en 1995, al comenzar la legislatura. El número de usuarios, que en 1995 fue de 397 millones, ha llegado en 1999 a 480 millones, con un aumento del 21 por ciento, y el número de coches x km, 90,2 millones en 1995, ha subido un 30 por ciento hasta 117,4 millones. Las escaleras mecánicas, 715 en 1995, son hoy 955. El número de trenes en hora punta, 176 en 1995, ha sido 228 en 1999. El coste total por coche x km, 516 Pta en 1995, ha pasado en 1999 a 503 Pta., es decir, se ha mantenido prácticamente constante en pesetas corrientes y ha bajado más de un 11 por ciento en pesetas constantes de 1999 pese a la enorme ampliación de la red. La subvención recibida del Consorcio Regional de Transportes, de 22.580 millones en 1995, ha pasado en 1999 a 27.605 millones, con un aumento de sólo el 2 por ciento en pesetas constantes de 1999. Y ello teniendo en cuenta que prácticamente todas las ampliaciones de líneas puestas en servicio lo han sido en zonas periféricas, menos densamente pobladas que en la red antigua.

Por otra parte, los avances tecnológicos que Metro de Madrid ha aplicado en este cuatrienio a sus infraestructuras y a sus trenes son también muy grandes. Dispone hoy de las más modernas técnicas de conservación de infraestructura, de trenes especialmente instrumentados para la auscultación y el control de vía y línea aérea, del más avanzado software para el análisis dinámico del material móvil, de sistemas líderes en el mundo en señalización y control de trenes, de sistemas con los que se tienen a golpe de tecla en el ordenador del despacho las imágenes de los túneles, vías e hilos con sus índices de estado, y seguimos traba-

jando en avances tecnológicos de los que en su momento espero poderles comunicar importantes resultados.

No es extraño, por tanto, que el World Bank haya puesto a Metro de Madrid como un ejemplo para todos los metros del mundo. Mientras que en otros metros todos los avances tecnológicos se hacen por medio de grandes ingenierías multinacionales, todo lo hecho en Madrid lo han hecho las personas de Metro de Madrid y de la Comunidad de Madrid. En el momento de escribir estas breves líneas, en mitad de la vorágine de otra nueva, y aún más audaz, ampliación de 57 kilómetros que incluirá el futuro MetroSur, y de nuevo con un horizonte de 3 duros años sin descansos ni vacaciones, vuelvo a ver a mis compañeros de Metro entregados a su trabajo día y noche, con una enorme ilusión y una enorme entrega, ayer en Vicálvaro, Valdezarza, Vallecas y Hortaleza, y hoy en Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés. Cuando he tenido en más de una noche que obligar a dejar las obras y mandar a dormir, o incluso a ir al hospital, a compañeros trabajadores de Metro de Madrid, es una gran satisfacción poder comunicar a Vds. que hoy uno de nuestros Directores de Metro - el verdadero cerebro técnico de la ampliación- y miembro del Consejo de Administración de la Sociedad es hijo de un taquillero de nuestra empresa que se hizo ingeniero con gran sacrificio de sus padres, comunicarles que ingenieros directivos de la sociedad, hijos y nietos de trabajadores de Metro, están al cargo hoy de los más importantes trabajos de la ampliación tras haber comenzado su vida laboral en Metro hace más de 35 años como aprendices en nuestros talleres y estudiando por las noches, y que más de un directivo está terminando su carrera de Ingeniería superior o impartiendo enseñanza en la Universidad sacando horas del sueño y del descanso.

Este es el verdadero Metro de Madrid. Muchas décadas anteriores de duro trabajo - en ocasiones poco valorado - en cada uno de nosotros, mucho esfuerzo, mucha tenacidad, ilusión, entrega y mucho estudio, mucha preparación y búsqueda constante de la mejor técnica. Corredores de fondo. Trabajo callado y estudio. Sólo así se consiguen las cosas importantes en la vida, y esta idea es la que intenta transmitir insistentemente quien les escribe estas líneas, tanto a quienes estamos unos pocos meses en la vida de Metro por designación como a los más jóvenes y al resto de quienes van a dedicar toda su vida laboral a la Sociedad. Es un orgullo, pues, haber formado parte de este equipo, el equipo humano de 5.265 personas que con esas cualidades han hecho de Metro de Madrid lo que es hoy, y lo que queremos que siga siendo. Queremos hacer desde la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad de Madrid y desde esta Sociedad el mejor Metro del mundo al servicio de sus usuarios.

Madrid, a treinta y uno de marzo de dos mil.



Manuel Melis Maynar
Presidente del Consejo de Administración



Para Metro de Madrid 1999 ha sido un año especial. Coincidiendo con el 80 aniversario de su fundación, se ha culminado el Plan de Ampliación 95 - 99 de nuestra Red, lo que ha supuesto la puesta en explotación de 55 nuevos kilómetros de línea y 38 nuevas estaciones, es decir, un incremento de un 50 por ciento de la Red de Metro lo que ha contribuido a mejorar notablemente la movilidad en la Comunidad de Madrid.

El principal esfuerzo de la Sociedad en este ejercicio ha sido, pues, la puesta en explotación del volumen más importante de kilómetros y estaciones, del mencionado Plan de Ampliación, esto es, 35 kilómetros y 19 estaciones en este año. La respuesta de los madrileños no ofrece dudas y premia nuestro esfuerzo valorando mejor que el año anterior la calidad del servicio prestado y, creciendo casi un 10 por ciento con respecto al año anterior el número de viajes realizados, lo que supone para Madrid una gran ventaja al ser nuestro medio de transporte el que produce menor contaminación medio ambiental, y el más rápido y seguro en la movilidad de sus ciudadanos.

Otro de nuestros grandes objetivos ha sido la prestación del servicio conteniendo el gasto, cuya consecución queda recogida en los cuadros y gráficos que se presentan en este Informe, que son reflejo de la realidad económica de nuestra Sociedad. En este año, que gestionamos una red que ha crecido más del 25 por ciento en cuanto a su longitud y un 10 por ciento en el número de estaciones con respecto al año anterior, hemos aumentado nuestros ingresos y contenido los gastos, consiguiendo con ello que la subvención a la explotación haya disminuido proporcionalmente y los índices que miden su relación con los principales datos de la explotación, resulten cada vez más favorables.

Como en años anteriores, la seguridad de nuestros clientes ha sido nuestra primera preocupación. Una parte importante de nuestros gastos y de nuestras inversiones se dedican a mejorar la seguridad de las instalaciones, de los trenes y su circulación así como la seguridad que perciben los viajeros cuando permanecen en nuestra red.

Nuestra Sociedad ha dedicado un gran esfuerzo a la Investigación y Desarrollo y es pionera en la instalación de sistemas de extinción de incendios, en el mantenimiento de las instalaciones, en la mejora de la señalización ferroviaria para un mejor aprovechamiento y seguridad de la circulación y en muchos otros sistemas que hacen que sean continuas las visitas de otros metros del mundo a nuestras instalaciones como referencia obligada de un Metro moderno y en la vanguardia tecnológica.

Todo lo anterior no hubiera sido posible si la Empresa no hubiera avanzado decisivamente en la línea de una mejora continua en la eficacia y eficiencia de todos sus recursos internos, para lo cual se han potenciado importantes cambios organizativos de toda índole que han permitido caminar hacia nuestra ansiada excelencia del servicio público prestado.

Una vez finalizado este año, no nos podemos detener a contemplar el buen trabajo realizado sino que es necesario proseguir en el esfuerzo continuo en la mejora de la Organización y los procesos productivos, al objeto de estar preparados para asumir los nuevos retos del siglo XXI que la Comunidad de Madrid nos brinda para seguir mejorando la movilidad y calidad de vida de los ciudadanos de nuestra Comunidad.

No sería justo cerrar esta presentación sin agradecer la colaboración a tantas personas que han hecho posible esta realidad: a los trabajadores de la Sociedad que con su dedicación diaria y sentido de la responsabilidad contribuyen de manera decisiva a la mejora del servicio público que tenemos encomendado como Empresa. Al Excmo. Sr. D. Alberto Ruiz Gallardón, Presidente de la Comunidad de Madrid, y motor político del progreso de nuestra Comunidad, al Excmo. Sr. D. Luis Eduardo Cortés, Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, con cuyo impulso y apoyo constantes ha hecho posible que el proyecto del nuevo Metro de Madrid sea hoy una realidad al servicio de todos los madrileños y finalmente, a los millones de viajeros que confían en nosotros utilizando habitualmente nuestro medio de transporte. A todos ellos, gracias.

Madrid, a treinta y uno de marzo de dos mil.



Jesús Valverde Bocanegra
Director-Gerente

EVOLUCIÓN DE LA RED

1919



1926



1939



1966



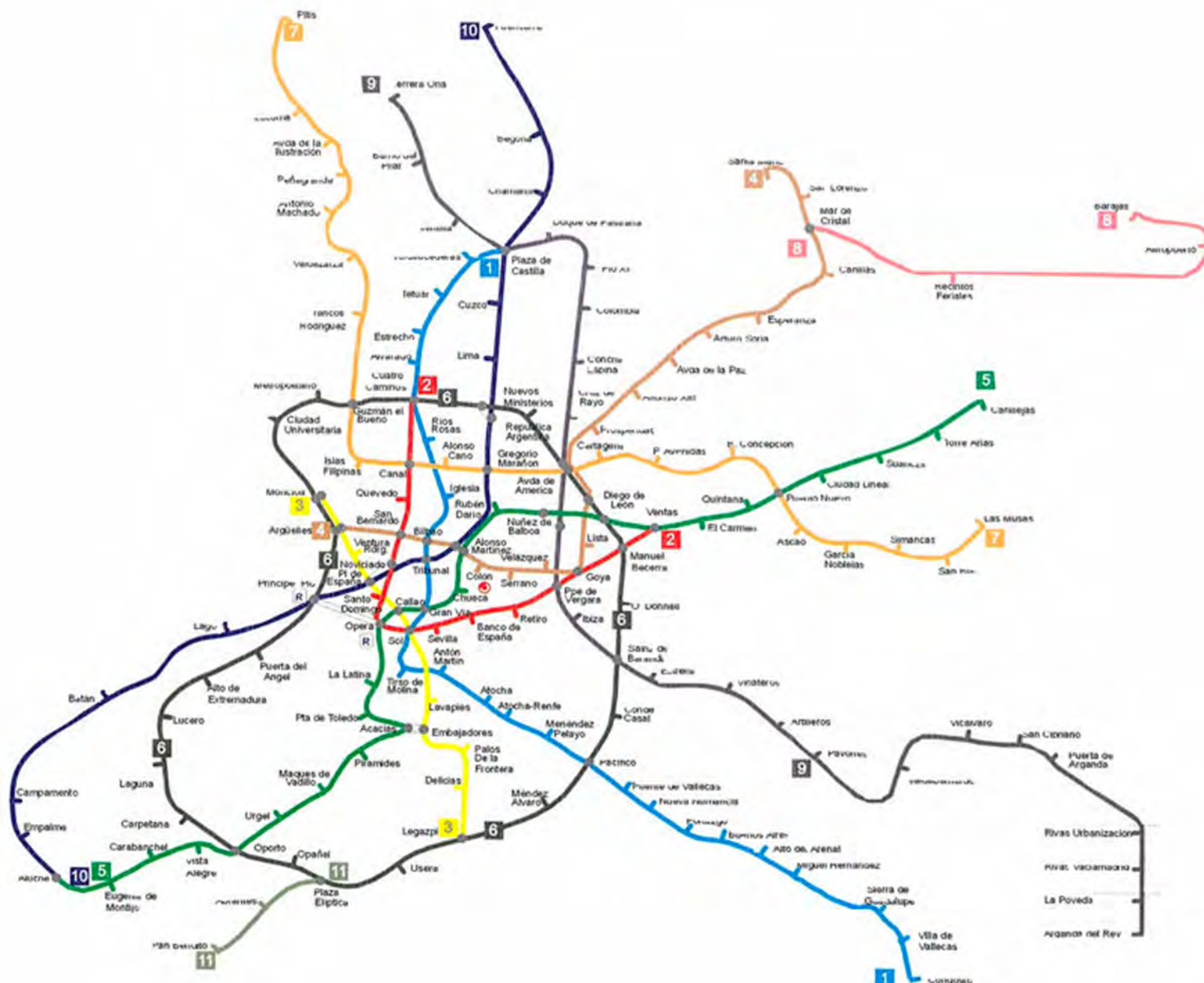
1985



1994



RED DE METRO DE MADRID 1999





EVOLUCIÓN PARÁMETROS PRINCIPALES

LONGITUD DE LA RED (KM)



KM RECORRIDOS POR LOS COCHES (MILLONES)

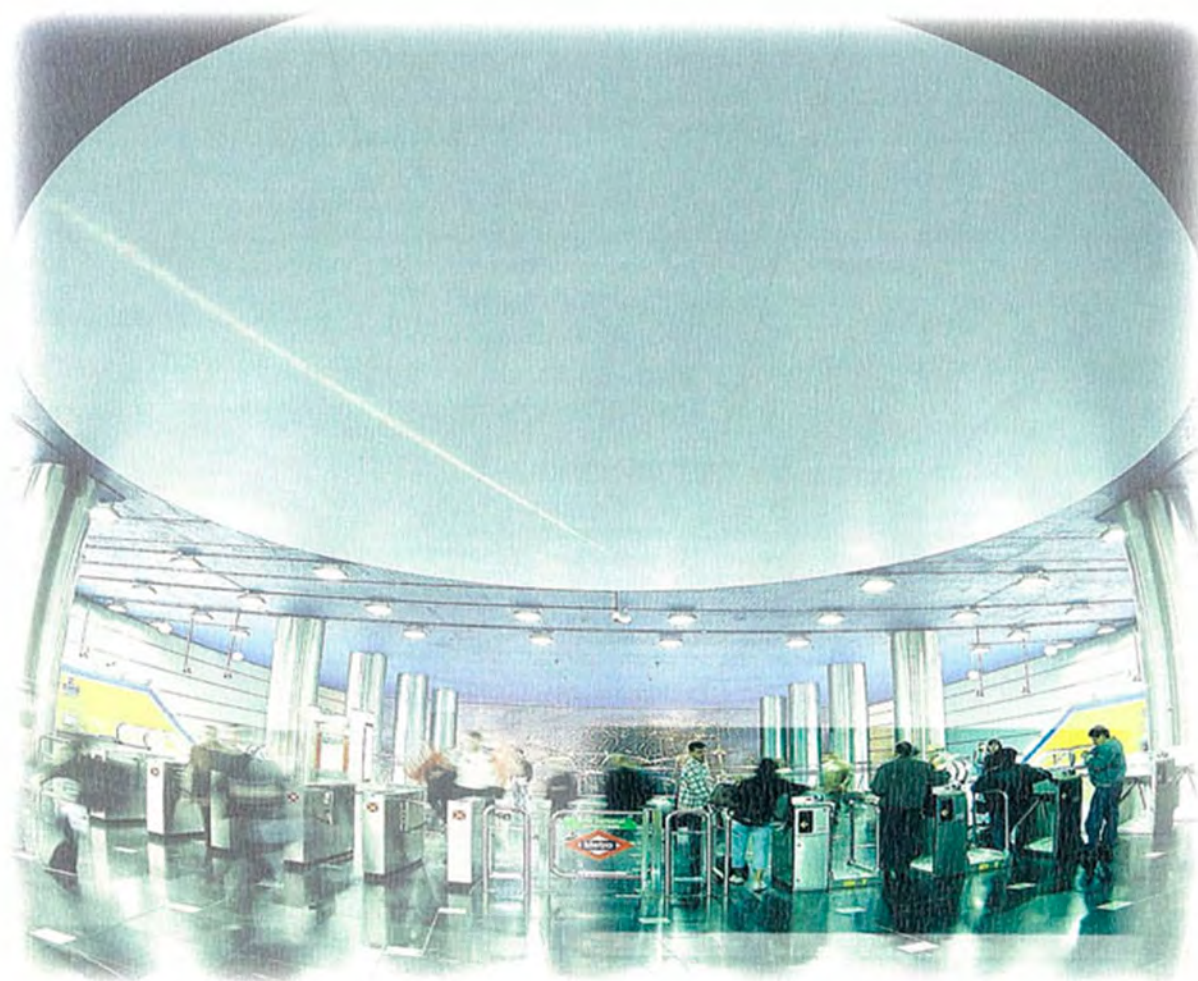


Nº DE ESTACIONES



PARQUE DE COCHES





INFORME DE GESTIÓN

INFORME DE GES

INFORME DE GESTIÓN

PERFIL DE METRO DE MADRID



CARACTERÍSTICAS DE LA RED

Longitud de red:	171,4 km
Nº de líneas:	11 + Ramal
Nº de estaciones:	201
Nº de vestíbulos:	242
Nº de accesos:	440

INSTALACIONES / EQUIPAMIENTO

Escaleras mecánicas:	967
Ascensores:	128
Puestos de Control Local (P.C.L.):	160
Máquinas automáticas de billetes:	484
Torniquetes:	900
Parque material móvil:	1.322 coches
Depósitos y Cocheras:	12

OFERTA / DEMANDA

Coches x km realizados:	117 millones
Nº horas x tren :	981.182
Nº trenes en hora punta:	228
Plazas x km ofertadas:	19.524 millones
Demanda nº de viajes:	480 millones
Demanda nº de etapas:	730 millones
Nº máximo viajes día:	2,1 millones



RATIOS ECONÓMICOS

Inversiones:	15.590 Mpts.
Cobertura (I.P./G.O.):	77%
Recaudación media por viaje:	52,48 pts.
Coste operacional por km red:	267 Mpts.
Coste operacional por coche x km:	349 pts.
Coste medio por agente:	5.678 Mpts.

OTROS DATOS

Horario de servicio:	6:00 a 1:30 h
Velocidad Comercial :	25 km/h
Grado de ocupación hora punta:	63%
Valoración global del servicio:	7,3
Plantilla a 31 de diciembre:	5.265
Plantilla media:	5.291
Horas de Formación:	150.109



CRECIENDO, METRO LLEGA AL 2000

PLAN DE AMPLIACIÓN

En el transcurso del ejercicio, cabe destacar la actividad desarrollada para culminar el Plan de Ampliación de Metro de Madrid 1995 - 1999 dentro del Plan de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid. Este proyecto supone la ampliación de la red en 55 km de longitud y 38 nuevas estaciones, correspondiendo a 1999 la puesta en funcionamiento de 35 km de nueva vía y 19 estaciones, lo que representa un incremento del 26 por ciento en la longitud de red y del 10 por ciento en el número de estaciones, con respecto al año anterior.

Esta ampliación, por su amplitud, por los medios técnicos utilizados en su construcción, por su reducido coste comparado con el resultante en las obras de otros ferrocarriles metropolitanos europeos y por el tiempo empleado en su ejecución, ha sido el proyecto más importante desde la creación de la empresa, y se ha convertido en modelo y referencia para inversiones de ampliación de redes de otros suburbanos de distintas ciudades e incluso, de otras obras públicas no relacionadas con esta actividad.

La puesta en servicio de tan importante incremento de la Red se ha llevado a cabo conteniendo los gastos de explotación y aumentando los ingresos propios, lo que ha permitido una proporcional disminución de la aportación pública, que se refleja en la mejora del índice de cobertura (el 77 por ciento sobre los Gastos Operacionales, mejorando en 5 puntos sobre el ejercicio anterior).

Con las inauguraciones que se han producido en este año, 35,39 kilómetros y 19 estaciones, se consigue que más del 75 por ciento de la población de Madrid tenga una estación a menos de 600 metros de su domicilio, lo cual supone estar, andando, a menos de 8 minutos.

La prolongación de la línea 7 hasta Pitis, que se configura como un nuevo Intercambiador en la Comunidad de Madrid, se conecta con Cercanías y ha incorporado a la red 9 estaciones, que permiten atender a la población de los barrios de Gaztambide, Vallehermoso, Bellas Vistas, Valdezarza, Peña Grande y a los nuevos desarrollos cercanos a Pitis, que cuentan con una penetración hacia el Centro y Este de la ciudad.

Se ha prolongado la línea 1 hasta Congosto, uniendo dos zonas urbanas divididas por la carretera de circunvalación a Madrid M-40, construyendo un nuevo Intercambiador con la red de cercanías de

PLAN DE AMPLIACIÓN DE METRO DE MADRID 1995-1999

Fecha Inauguración	Tramo	Longitud (km)	Nº Estaciones
26-12-1996	L.10: Lago-Plaza de España	2,600	0
Total 1996		2,600	0
22-01-1998	L.10: Nuevos Ministerios-Alonso Martínez	2,029	1
13-03-1998	L.7:Avenida América-Gregorio Marañón	1,381	1
27-04-1998	L.4:Esperanza-Mar de Cristal	1,733	2
24-06-1998	L.8:Mar de Cristal-Campo de las Naciones	2,385	2
16-10-1998	L.7:Gregorio Marañón-Canal	0,865	3
16-11-1998	L.11:Plaza Elíptica-Pan Bendito	2,268	3
01-12-1998	L.9:Pavones-Puerta de Arganda	4,484	4
15-12-1998	L.4:Mar de Cristal-Parque de Santa María	1,922	2
Total 1998		17,067	18
12-02-1999	L.7:Canal - Valdezarza	4,551	4
03-03-1999	L.1:Miguel Hernández-Congosto	2,729	3
29-03-1999	L.7:Valdezarza-Pitis	4,209	6
07-04-1999	L.9:Puerta de Arganda-Arganda del Rey	18,280	4
14-06-1999	L.8:Campo de las Naciones-Aeropuerto	4,071	1
07-09-1999	L.8:Aeropuerto - Barajas	1,550	1
27-10-1999	Nueva Estación de L.5: Eugenia de Montijo	-	1
Total 1999		35,390	20
TOTAL		55,057	38

RENFE en la estación Sierra de Guadalupe y pasando por la Villa de Vallecas, otro importante hito histórico en el desarrollo de la red conectando este importante Distrito con toda la red de transportes de la Comunidad de Madrid.

Metro de Madrid explota también la prolongación de la línea 9, desde Puerta de Arganda a Arganda del Rey, primera salida del Metro fuera del término municipal de Madrid, que ha supuesto conectar con este medio de transporte a los vecinos de Rivas Urbanizaciones, Rivas Vaciamadrid, La Poveda y Arganda del Rey.

También se ha conseguido un hito histórico en 1999, conectando la ciudad con su Aeropuerto. Esto ha sido posible con la ampliación de la línea 8 desde Campo de las Naciones hasta Pueblo de Barajas. Las instalaciones para el Aeropuerto están dotadas con especiales características



(coches con espacio para las maletas, centro de información integral al usuario con información sobre vuelos y servicios de nuestra Comunidad, etc.) que dan satisfacción a las necesidades que requieren los usuarios. Actualmente, se está trabajando con el nuevo Plan de Ampliación 1999-2003 del Gobierno Regional en la construcción del tramo Mar de Cristal - Nuevos Ministerios, que se inaugurará en el año 2002, constituyéndose como uno de los más importantes intercambiadores de transportes de la Comunidad de Madrid, que además funcionará como una terminal de facturación. Este nuevo tramo permitirá llegar desde el corazón financiero de Madrid hasta el Aeropuerto en 12 minutos.

INVERSIONES

Metro de Madrid, con sus inversiones, ha contribuido con la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid a mejorar las instalaciones existentes y a incorporar nuevos equipamientos precisos para la explotación de la nueva red.

Del total del Presupuesto de Inversiones, que se ha contratado y ejecutado en su totalidad, el mayor esfuerzo se dedica a la adquisición de trenes para cubrir el servicio de las ampliaciones de líneas que ya están en explotación; para sustituir los coches, de mayor antigüedad, que circulan por línea 5; para incorporar trenes de mayor capacidad, gálibo ancho, a las líneas 8 y 10 en perspectiva de sus próximas ampliaciones y para dotar a la futura línea circular Metrosur. Además, se destina una importante cantidad al acondicionamiento, mejora de la calidad y seguridad en el parque existente.

PRESUPUESTO INVERSIONES 1999	MILLONES PTAS
Material móvil	9.259,7
Estaciones	1.329,8
Recintos	853,8
Energía y subestaciones	286,1
Señalización y comunicaciones	1.166,3
Escaleras mecánicas y pasillos rodantes	626,8
Instalaciones de seguridad	730,7
Otras inversiones	1.336,8
TOTAL	15.590,0

PARQUE MÓVIL EN SERVICIO COMERCIAL DE VIAJEROS

Tipo de material	Número de Coches (A 31-12-99)		
	Motores	Remolques	Total
Coches 300 2ª Serie	40	8	48
Coches 1000	131	17	148
Coches 2000	349	337	686
Coches 5000	332	20	352
Coches 6000	88	-	88
TOTAL	940	382	1.322

Destaca la inversión efectuada, dentro del concepto de Investigación y Desarrollo, en Sistemas Informáticos, mejorando los sistemas de explotación y de gestión integrada, así como la adaptación, con total éxito, de los programas informáticos al año 2000.

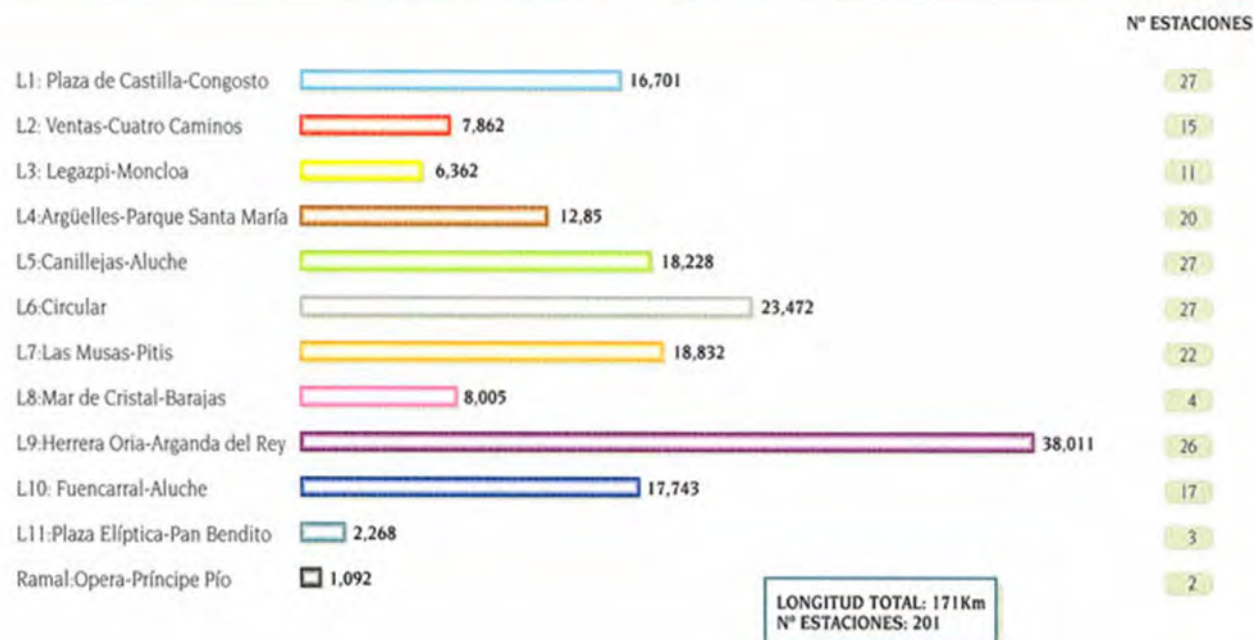
Dentro del apartado de señalización y comunicaciones y en un tiempo récord, se han instalado por la red, líneas de Fibra Óptica, para servicio propio, y para comunicaciones y transmisión de datos de otros operadores de servicios.

Durante el ejercicio 1999, se han finalizado muchas de las obras de mejora iniciadas el año anterior y se han intensificado, tanto material como presupuestariamente, la renovación de las instalaciones en el aspecto funcional y tecnológico. Así, cabe destacar la remodelación de diversas estaciones y sustitución de equipamientos; la modernización de escaleras mecánicas y las actuaciones encaminadas a dotar a la red de mayor seguridad como son la señalización y balizamiento fotoluminiscente, la instalación de caminos de evacuación en túneles, la instalación de columnas secas en estaciones, y el más moderno y eficiente sistema de extinción de incendios por agua nebulizada, desarrollado con la participación de Metro de Madrid.

El nuevo Puesto de Control Central ubicado en la estación de Alto del Arenal, se encuentra prácticamente finalizado, llevándose a cabo la fase de equipamiento y procediéndose al traslado de los Puestos de Mando de Trenes, Estaciones y Seguridad actualmente en servicio, así como del Centro de Distribución de Energía.



RED DE METRO (DICIEMBRE 1999)



Nota: La línea 9 incluye el tramo Puerta de Arganda-Arganda del Rey, con una longitud de 18,28 km y 4 estaciones.



OFERTA

Metro de Madrid, junto con el Consorcio de Transportes programa el servicio (composición de los trenes, frecuencia en cada día de la semana y franja horaria, estacionalidad, etc.) en función de las necesidades de cada una de las zonas y de los medios de transporte que concurren o inciden en ella.

OFERTA POR LÍNEA EN PERÍODO PUNTA DÍA LABORABLE

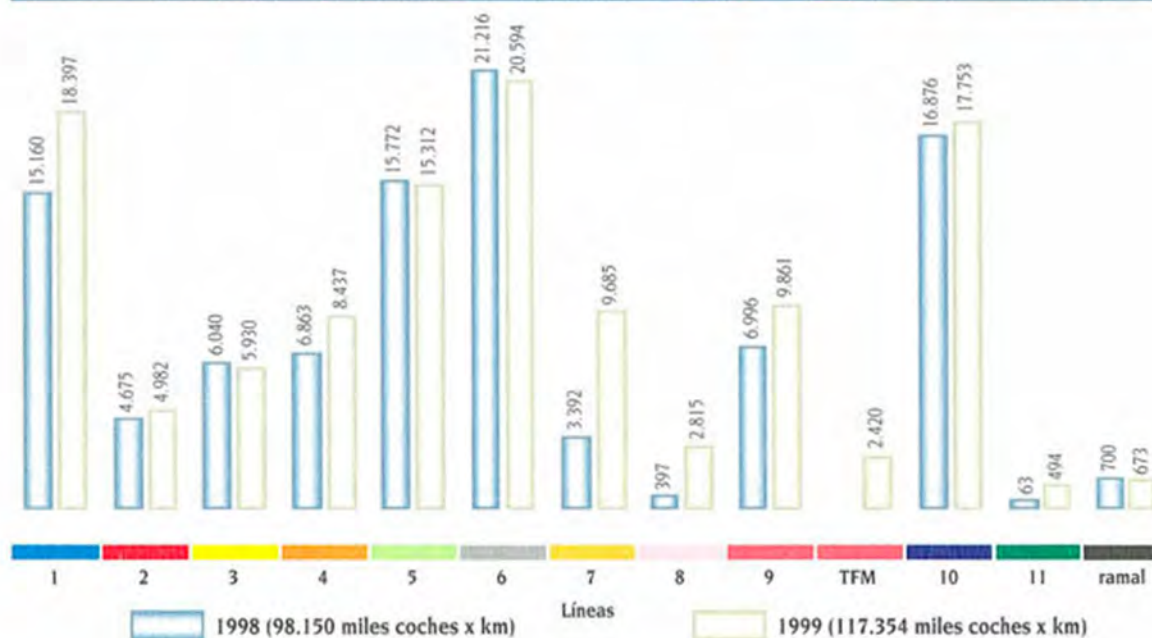
Línea	Trenes (1)	Coches/tren (1)	Velocidad Comercial (km/h) (2)	Tiempo de viaje redondo (2)	Intervalo medio (2)	Capacidad Viajeros/hora
1	36	6	20,63	93 min 36 s	3 min 08 s	15.527
2	13	4	19,60	48 min 02 s	4 min 07 s	7.875
3	17	4	19,42	39 min 48 s	2 min 31 s	12.844
4	21	4	22,51	66 min 41 s	3 min 32 s	9.189
5	28	6	20,93	104 min 16 s	4 min 09 s	13.023
6I	18	6	26,84	52 min 26 s	3 min 11 s	24.244
6II	14	6	27,62	51 min 01 s	3 min 53 s	19.936
7	18	5	26,76	76 min 09 s	4 min 35 s	14.282
8	5	4	29,81	18 min 20 s	5 min 35 s	5.794
9	24	4	26,71	81 min 40 s	4 min 10 s	12.401
10	26	6	28,88	73 min 12 s	3 min 11 s	15.227
11	2	2	18,09	11 min 16 s	5 min 38 s	4.585
TFM	4	4	54,98	43 min 23 s	11 min 28 s	4.143
Ramal	2	4	12,06	9 min 36 s	4 min 48 s	2.304

(1) Tabla de trenes servicio de invierno de 1 de octubre de 1999. (2) Medias 12 meses.

Resultado de esta programación, en hora punta de día laborable de invierno, es que circulan por la red 228 trenes, con un total de 1.170 coches, ofreciendo una capacidad de 161.374 viajeros/hora. En la producción de los 117 millones de coches x km que se han efectuado en este año, se han consumido un total de 320,5 millones de kWh de energía eléctrica de tracción que representa el 70 por ciento del consumo total de la Compañía. El 30 por ciento restante, 131,2 millones de kWh se han utilizado en servicios auxiliares como alumbrado y equipamiento de estaciones, ventilación, etc., aumentando cada año el porcentaje de este capítulo como consecuencia del mayor espacio y equipamiento de las nuevas estaciones.

Continúa siendo la línea 6, por su trazado circular y conexión con prácticamente todas las líneas, la que ofrece la mayor capacidad de transporte, pero destacan, tras las inauguraciones producidas en este año, los aumentos que se producen en las líneas 1, 7, 8, y 9.

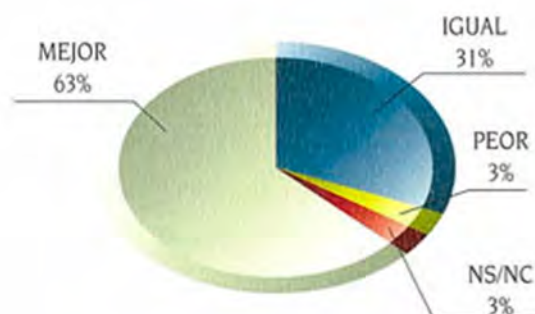
DISTRIBUCIÓN POR LÍNEAS DE COCHES x KM



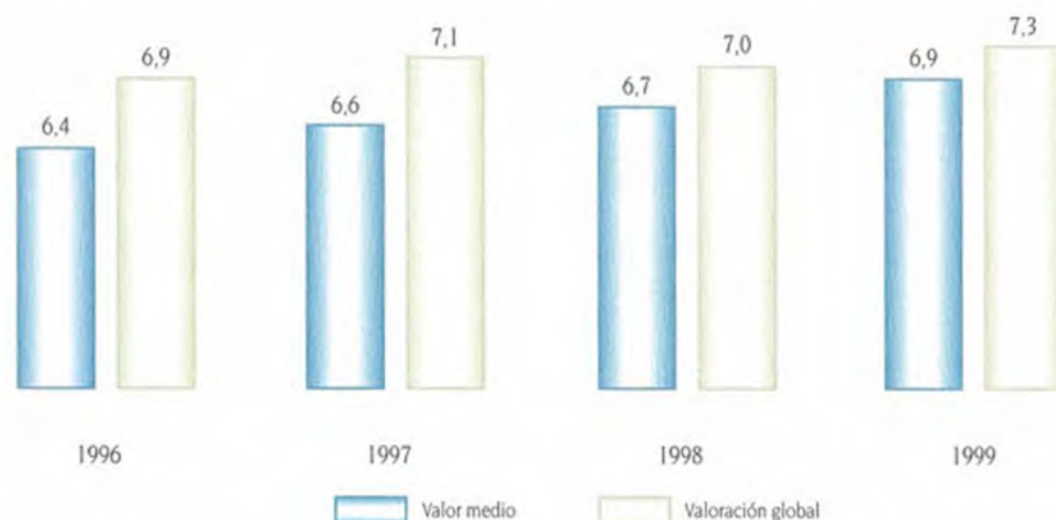
CALIDAD

Como en años precedentes, Metro de Madrid ha preguntado a sus usuarios sobre la calidad del servicio que presta en los aspectos concretos que considera más significativos, así como sobre el conjunto de los mismos.

VALORACIÓN DEL SERVICIO CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR



OPINIÓN DE LOS USUARIOS



El resultado obtenido es excelente, tanto porque el 63 por ciento de los entrevistados opina que el servicio es superior al prestado el año anterior, con valoración de 7,3 sobre diez, como porque se obtiene mejor puntuación en 18 de los 19 aspectos consultados, manteniéndose el restante al mismo nivel del año pasado.

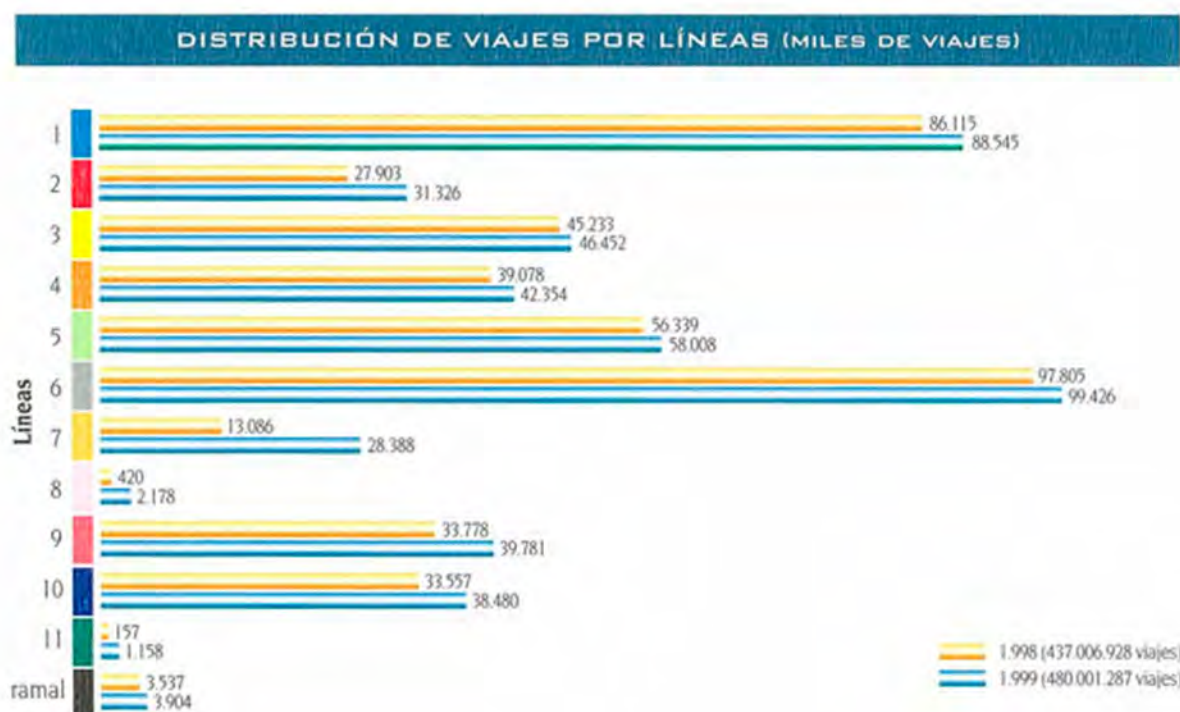


VALORACIÓN MEDIA PERCIBIDA POR EL USUARIO				
Aspectos del Servicio	1996	1997	1998	1999
Rapidez/facilidad de uso de máquinas automáticas	6,70	6,72	6,80	7,09
Funcionamiento de torniquetes	7,00	7,12	7,25	7,49
Tiempo de espera en andén	6,34	6,44	6,50	6,66
Rapidez del viaje en tren	7,46	7,38	7,48	7,64
Seguridad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

Aspectos tan importantes como la seguridad, la rapidez, la comodidad, el funcionamiento de los sistemas de peaje, la facilidad de uso de sus instalaciones, la seguridad ante accidentes, la atención y amabilidad de los empleados y vigilantes, la iluminación de trenes y estaciones y la señalización de las estaciones, son los que los usuarios consideran que han mejorado más con respecto al año anterior. La percepción de los viajeros coincide con los esfuerzos efectuados por la Compañía en la mejora de la calidad del servicio prestado, habiéndose dedicado en este año especial atención a la mejora de los espacios utilizados por los viajeros –trenes, estaciones, pasillos, etc.– y a la formación de los agentes en lo referente a la atención a los usuarios.

DEMANDA

Las ampliaciones de las líneas que posibilitan una mayor oferta de servicio y la excelente acogida por parte de los usuarios, que han valorado la rapidez, la seguridad, la fiabilidad, la comodidad y, en definitiva la calidad de este medio de transporte, han hecho de Metro de Madrid el modo de desplazarse más utilizado por los madrileños. En este año se han efectuado más de 480 millones de viajes, lo cual supone un incremento del 9,8 por ciento con respecto a los realizados el año anterior.



Aumenta el número de viajes que se realizan en todas las líneas, destacando los que se producen en las líneas 7, 9 y 10 como consecuencia de las ampliaciones en la red, que han configurado nuevos itinerarios y redistribuido la demanda por líneas.

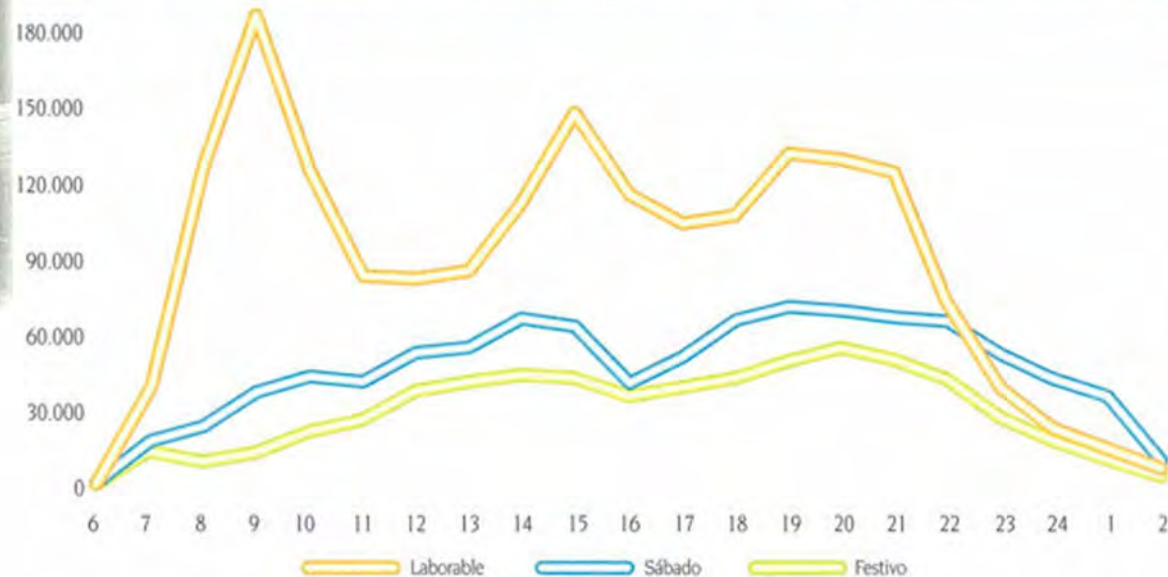


ESTACIONES DE MAYOR DEMANDA

Nº	Estación	1999	1998	Diferencia	Diferencia %
1	Sol	16.974.272	16.070.710	903.562	5,62
2	Moncloa	16.952.108	16.619.952	332.157	2,00
3	Pza.Castilla	13.092.417	12.222.285	870.132	7,12
4	Atocha-Renfe	12.089.297	11.833.867	255.429	2,16
5	Príncipe Pío	11.834.911	10.668.775	1.166.136	10,93
6	Aluche	9.963.378	9.558.143	405.235	4,24
7	Argüelles	9.880.582	10.038.687	-158.105	-1,57
8	Méndez Álvaro	8.836.126	8.150.404	685.722	8,41
9	Nuevos Ministerios	8.489.816	8.223.391	266.425	3,24
10	Embajadores-Acacias	8.362.018	8.210.920	151.098	1,84

La mayoría de los viajes se efectúan en los días laborables y en las franjas horarias que van desde las 7 a las 9 de la mañana, de las 14 a las 16 de la tarde y desde las 18 a las 20 horas y se concentran en un 25 por ciento en las grandes estaciones que configuran los nuevos Intercambiadores de Transportes.

DISTRIBUCIÓN HORARIA DE VIAJES



DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA DEMANDA POR TIPO DE DÍA

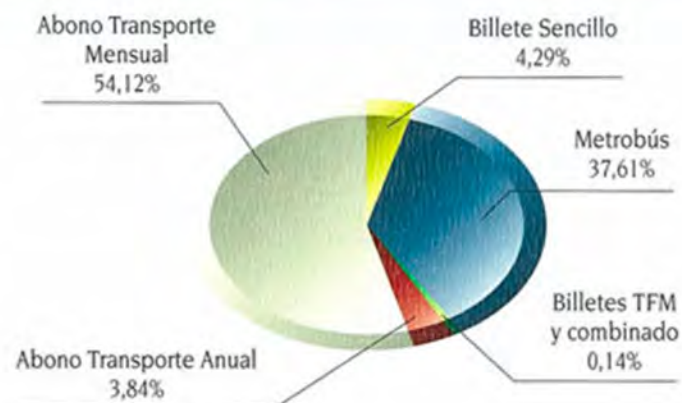
Hora	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	01
	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	01	02
Laborable	2,09	6,86	10,24	6,62	4,37	4,35	4,58	6,10	8,17	6,46	5,76	6,18	7,32	7,00	6,00	3,99	2,02	1,07	0,74	0,09
Sábado	1,78	2,53	3,68	4,59	4,30	5,29	5,65	6,65	6,40	4,14	5,17	6,57	7,94	7,84	7,37	6,76	5,27	4,26	3,39	0,41
Festivo	2,44	1,91	2,19	3,03	4,73	6,33	6,67	7,49	6,76	5,46	6,48	6,67	8,68	8,12	6,72	6,40	4,65	2,56	1,55	0,16

Los distintos tipos de billetes aportan al usuario ventajas económicas y comodidad para la utilización en los diferentes sistemas de transporte integrados en la Comunidad. Así, cada año es mayor el número de usuarios portadores del abono mensual y anual (58 por ciento) frente a otros tipos de billetes. La utilización del billete METROBUS de 10 viajes, por un 38 por ciento de los usuarios en Metro, supone un ahorro de prácticamente el 50 por ciento con respecto al billete sencillo.

TIPO DE BILLETE		IMPORTE EN PESETAS 1999					
		Sencillo		METROBUS / 10 viajes			
Billete Metro		130		680			
Billete Combinado METRO y TFM							
• Metro-Rivas Urbanizaciones	(Zona B1)	300		1.880			
• Metro-Rivas Vaciamadrid	(Zona B2)	315		2.030			
• Metro-La Poveda-Arganda	(Zona B3)	410		2.750			
Abono Transporte		Zona A	Zona B1	Zona B2	Zona B3	Zona C1	Zona C2
• Mensual		4.450	5.155	5.895	6.625	7.340	8.120
• Joven (mensual)		3.085	3.485	3.965	4.535	4.945	5.440
• Anual		48.950	56.705	64.845	72.875	80.740	89.320
• Tercera Edad (mensual)				1.280			
• Tercera Edad (anual)				14.080			



DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA POR TIPO DE BILLETE



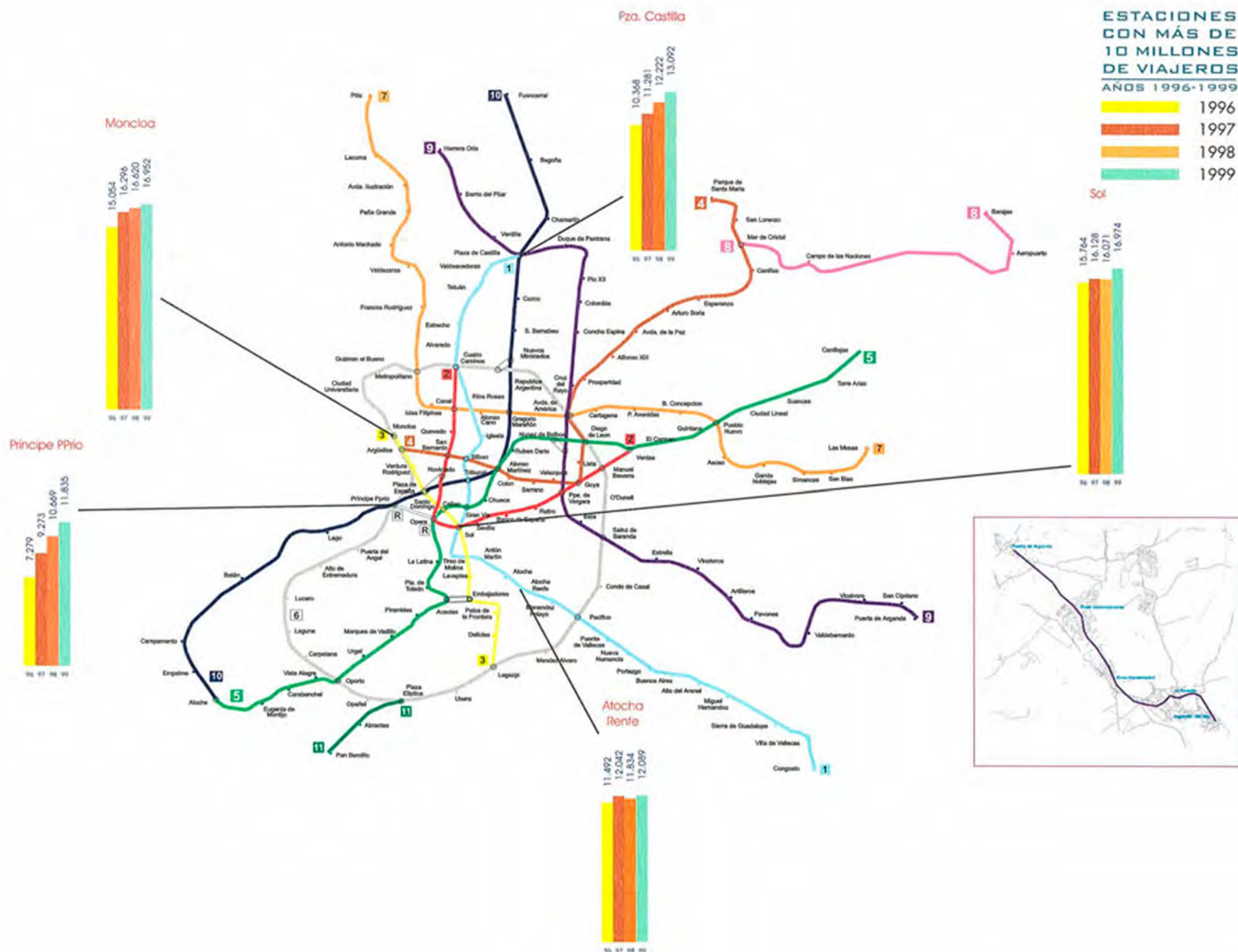
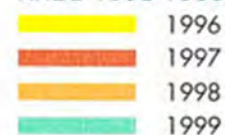
La utilización de la red metropolitana en 1999, que ha ascendido a 480 millones de viajes, supone un volumen de 730 millones de etapas (viajes/línea) realizadas, valor creciente en el conjunto de modos de transporte en la Comunidad de Madrid. En este año, la participación de Metro, medida en número de etapas, está situada en un 42,8 por ciento, superando la cifra del año anterior.

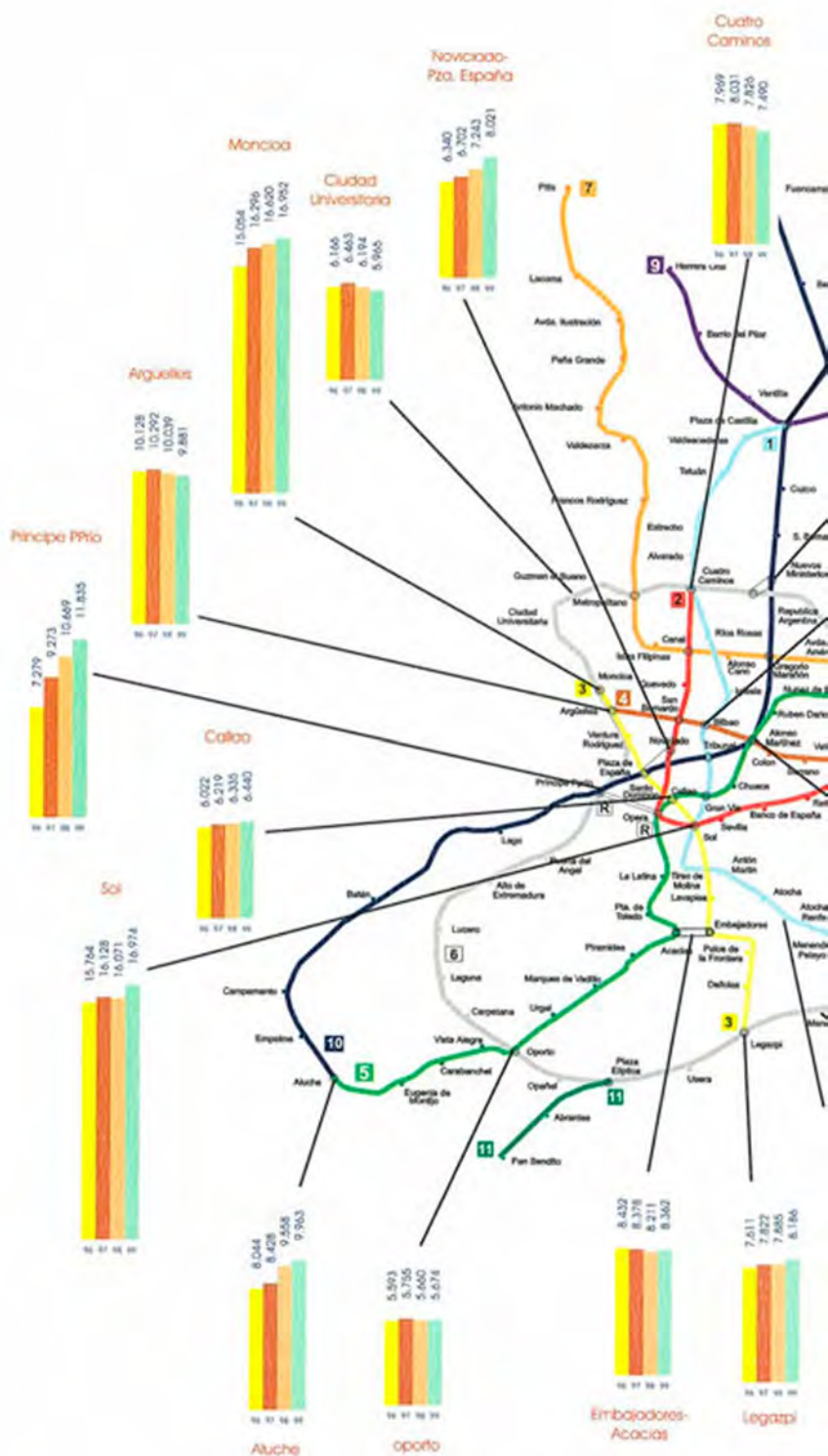
Contribuye al crecimiento de la demanda la promoción realizada desde el Gobierno Regional de Madrid de este medio de transporte, por las posibilidades que ofrecen las nuevas líneas inauguradas para los vecinos y trabajadores de los barrios incorporados al Metro.

DISTRIBUCIÓN DE Nº ETAPAS EN MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 1999



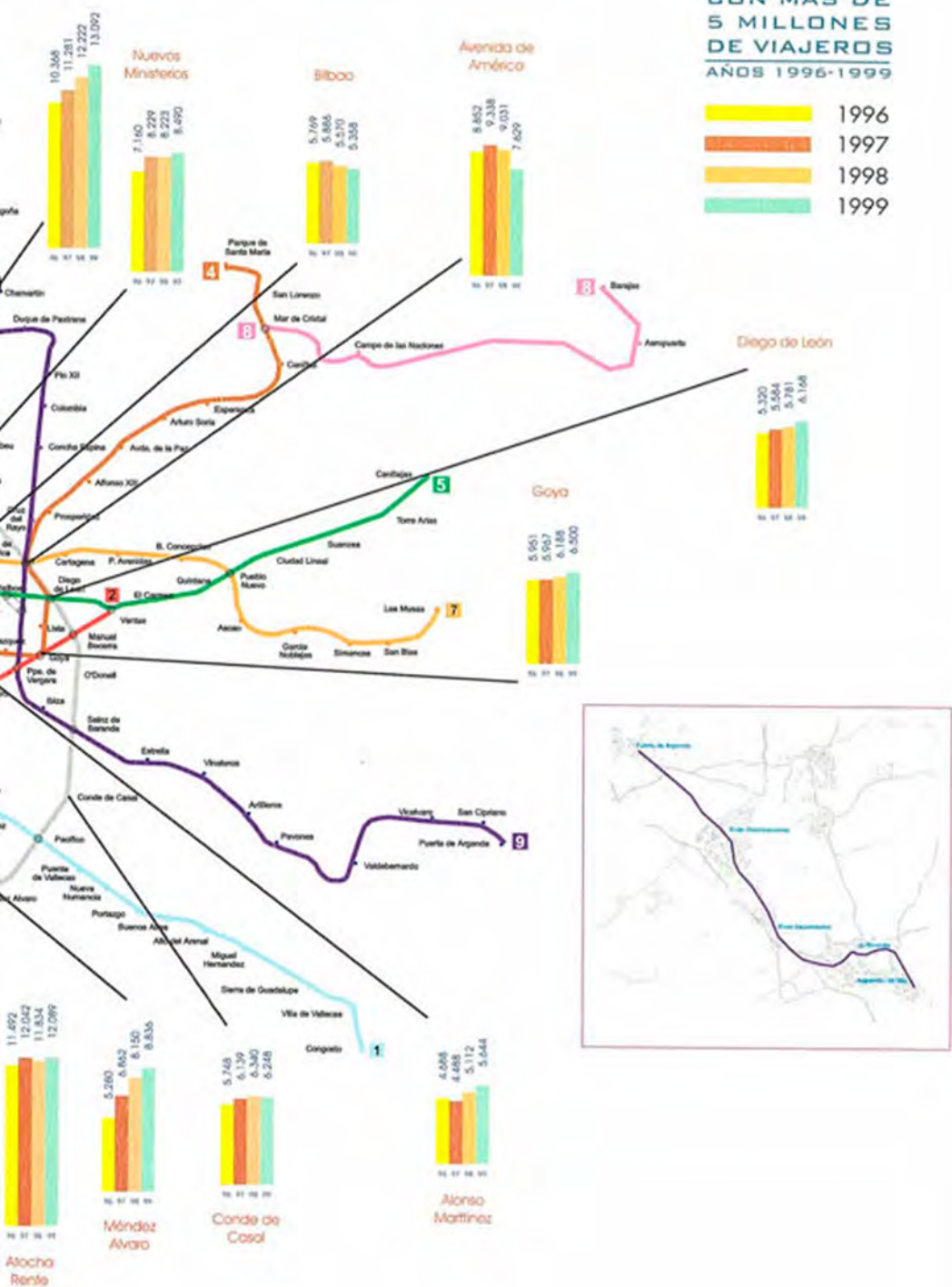
**ESTACIONES
CON MÁS DE
10 MILLONES
DE VIAJEROS
AÑOS 1996-1999**





Pza. de Castilla

ESTACIONES CON MÁS DE 5 MILLONES DE VIAJEROS AÑOS 1996-1999



GESTIÓN

El cumplimiento estricto de la oferta programada por el Consorcio de Transportes, medida en horas x tren y en coches x kilómetro para cada una de las líneas y para los diferentes tramos horarios y estacionales, junto con la mejora en la disponibilidad de los trenes, instalaciones y equipamientos de estaciones, que rozan también el 100 por cien, gracias a los adecuados programas de gestión y mantenimiento, son muestra del buen funcionamiento en la prestación del servicio y avalan la buena gestión en la Compañía, que cumple con las expectativas exigidas a Metro de Madrid por la Administración y por los usuarios.

CUMPLIMIENTO DE LA OFERTA			
Horas x tren	Porcentaje	Coches x km	Porcentaje
Día medio	99,75%	Día laborable	100,16%
		Sábado	100,84%
Hora punta	99,34%	Festivo	101,03%
		Día medio	100,33%

Estos valores en los índices de cumplimiento y disponibilidad, junto con la mayor producción de coches x kilómetro y una más amplia red de Líneas y Estaciones, han requerido un gran esfuerzo presupuestario y organizativo.

Se continúa con la evolución decreciente de los índices de los Costes Operacionales con respecto a los kilómetros de red y a los coches x kilómetro.

DISPONIBILIDAD DE TRENES, INSTALACIONES Y EQUIPAMIENTOS	
Concepto	Porcentaje
Trenes	93,68%
Escaleras Mecánicas	98,58%
Ascensores	99,08%
Torniquetes	98,40%
Equipos de ventilación	99,63%
Máquinas automáticas expendedoras de billetes	95,31%



COSTES OPERACIONALES POR KM DE RED Y POR COCHE X KM



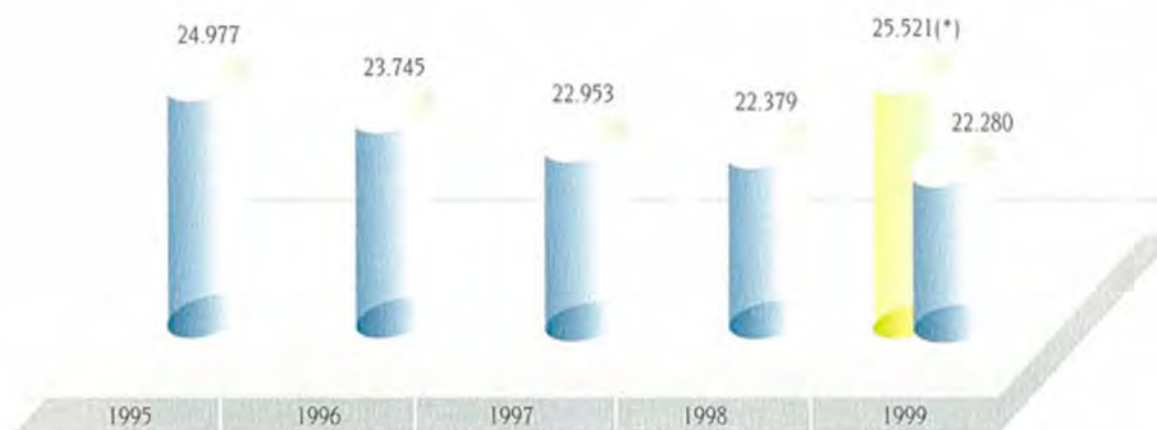
En este sentido, hay que señalar que el nuevo escenario fiscal, con la modificación del tratamiento del IVA, que ha supuesto no poder deducir la totalidad del IVA soportado y considerar parte de éste como coste de servicio, es decir, como un mayor gasto, obliga a representar en todos los índices de este informe, referidos a ingresos y gastos, los datos "con y sin efecto de la prorrata del IVA", para así poder homogeneizar los valores con las series de años anteriores.

COBERTURA



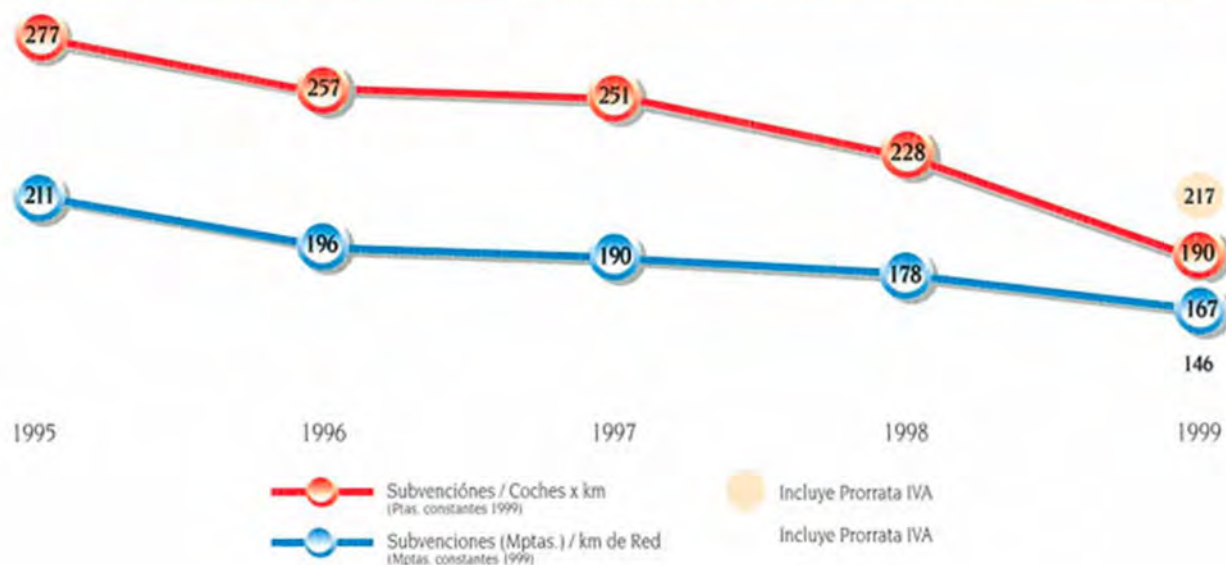
SUBVENCIÓN (MPTAS. CONSTANTES 1999)

(*) Incluye Prorrata IVA



Con la misma premisa, mejora la ratio de cobertura que mide la proporción de los Ingresos Propios con respecto a los Gastos Operacionales, reflejando el gran esfuerzo realizado en este campo, que incide en la reducción de la aportación a la explotación que efectúa la Administración.

SUBVENCIÓN POR COCHE x KM Y POR KM DE RED



SUBVENCIÓN POR VIAJE (PTAS. CONSTANTES 1999)



Cabe destacar que en este ejercicio, en el que se ha tenido que recoger como gasto la aplicación de la Prorrata del IVA y la aplicación del acuerdo sobre el Fondo de Asistencia Social, que en conjunto sumaron 4.632 millones de pesetas, solamente se ha incrementado la subvención en 2.445 millones de pesetas con respecto al presupuesto inicial compensándose el resto con mayores ingresos propios y con importantes ahorros en gastos.

En condiciones similares a las de años anteriores, se reducen las necesidades de la subvención que aporta la Administración a la Explotación, tanto comparándola con los coches x kilómetro, como con los kilómetros de la red o con el número de viajes.

RECURSOS HUMANOS

Merece una especial consideración el capítulo de Recursos Humanos, por cuanto que el esfuerzo de la totalidad de la plantilla (5.265 empleados, con una edad media de 44 años y donde el 20 por ciento son mujeres) ha permitido alcanzar el objetivo de poner en explotación todo el Plan de Ampliación del último cuatrienio con los trabajadores existentes en la Empresa, mejorando, además, la calidad percibida por nuestros usuarios.

Esto ha sido posible gracias a la aplicación de todas las medidas de productividad pactadas durante los últimos años con los Sindicatos y a las modificaciones organizativas introducidas, necesarias para mejorar la eficacia y eficiencia de nuestra Organización.



Áreas Funcionales	Nº Agentes	Porcentaje (%)
Presidencia y Dirección - Gerencia	35	0,66
Dirección de Auditoría Interna	63	1,20
Dirección de Material Móvil y Contratación	824	15,65
Dirección de Operación	3.218	61,12
Dirección de Planificación y Presupuestos	134	2,55
Dirección de Proyectos y Obras	823	15,63
Dirección de Recursos Humanos	168	3,19
TOTAL	5.265	100,00

La mejora en la calidad del servicio prestado a los usuarios no hubiera sido posible si el personal de la Compañía no se hubiera adaptado continuamente a las nuevas tecnologías y a las nuevas formas de gestión.

Otro factor decisivo ha sido el cuidado de la salud de los trabajadores de la Empresa, mediante la prevención de riesgos laborales, la generalización de los reconocimientos médicos anuales específicos para cada tipo de trabajo y la prevención de patologías relacionadas con la edad, sexo, etc. (en este año se han realizado 7.753 actuaciones médicas, 1,5 por agente). Todo ello contribuye a mejorar la calidad de vida, reduce el número de enfermedades y permite que nuestro medio de transporte, en la parte en la que interviene el factor humano, sea más seguro.

Por último, cabe destacar la definitiva solución en este ejercicio de la problemática relacionada con el Fondo de Asistencia Social de Metro de Madrid.

AGENTES POR MILLÓN DE COCHES X KM Y POR KM DE RED



EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA MEDIA Y SATISFACCIÓN GLOBAL DEL CLIENTE



TECNOLOGÍA Y FUTURO

En un sector tan dinámico e innovador como es el transporte ferroviario, para mejorar la calidad del servicio prestado a los usuarios es preciso, de forma continua, disponer de los últimos avances técnicos y actualizar su organización. En este sentido, Metro de Madrid sigue incorporando nuevas tecnologías que aportan los más altos grados de eficacia, eficiencia y seguridad.

Destaca el importante esfuerzo realizado en I+D sobre nuevos sistemas de mantenimiento según condición, sistemas de auscultación para vía, línea aérea y registros dinámicos en los trenes, que conforman un plan de conservación predictiva, que optimiza la consecución de la máxima fiabilidad y economía de recursos necesarios.

Uno de los aspectos que más preocupa a Metro es la seguridad de los viajeros. Garantizar las condiciones reales de seguridad en la circulación de los trenes y en las estaciones y lograr que los viajeros tengan la sensación de que el servicio es seguro durante toda su estancia en la red ha sido uno de los objetivos más importantes de este Ejercicio.

En esta línea no solo se dispone de los sistemas ATP/ATO sino que se están realizando nuevos desarrollos e investigaciones en colaboración con la industria ferroviaria en sistemas de señalización y protección de gestión de tráfico sobre "cantón móvil". Con estos nuevos sistemas no solo se garantizará la seguridad en la circulación, sino que se podrá ampliar la capacidad de transporte de las líneas, y mejorar la oferta de servicio a los usuarios de Metro.

Paralelamente en el campo de los trenes se ha desarrollado el nuevo material de la serie 7000, que equipara las nuevas líneas, Nuevos Ministerios - Aeropuerto - Barajas, la línea 10 y Metrosur, que en diversas variantes empleará la técnica Boa -pasillos de intercomunicación entre coches para el libre tránsito de viajeros-, Aire Acondicionado y todos los modernos sistemas de seguridad, vigilancia, gestión de la conducción y equipos de última generación.

En este próximo cuatrienio, se llevará también a cabo la sustitución del material móvil más antiguo de la Compañía que es el que actualmente circula por la línea 5, pasando a estar cubierto su servicio en un futuro por el material móvil tipo 2000 de última serie.

Para mejorar la seguridad de los viajeros en las estaciones y pasillos, no solo se aumentó la dotación de vigilantes jurados en las estaciones, sino que se continuó con la realización de inversiones importantes que inciden en la seguridad, como pueden ser el aumento de la video-vigilancia, la señalización de emergencia, la construcción de caminos de evacuación o la instalación de sistemas de protección contra incendios. Destacan la ejecución de señalización y balizamiento fotoluminiscente de la línea 7, la instalación de caminos de evacuación en los túneles de las líneas 2, 4 y 5, la modificación de las tomas de bomberos en superficie y en los andenes de, prácticamente, la totalidad de la red, la instalación de columnas secas en todas las estaciones de líneas 3 y 7 y la implantación del sistema de extinción de incendios en estaciones, por agua nebulizada, que ha continuado en este ejercicio realizándose en once estaciones de la línea 10.

Los Talleres Centrales de Metro de Madrid, han obtenido la Certificación de Aseguramiento de la Calidad según la Norma Internacional de Calidad ISO 9002 (UNE 66.902) para el conjunto de sus instalaciones y la totalidad de sus procesos productivos. Con ello, se continúa con la adaptación a los requisitos y exigencias de los clientes internos y se asume un nuevo reto de cara al futuro para garantizar la permanencia y mantenimiento del Sistema dentro de la homologación

Un nuevo sistema de información y entretenimiento se comenzará a instalar el próximo año, basado en redes de fibra óptica y enlaces móviles que soportan la más avanzada tecnología en comunicaciones. Se ofrecerá al viajero todo tipo de información en tiempo real en temas relacionados con la explotación y el servicio de Metro. Tanto en estaciones y andenes como en los trenes existirán pantallas informativas y de entretenimiento, orientadas a una mayor y mejor calidad del servicio al usuario de Metro.





El Plan de Ampliación de Metro para el periodo 1999-2003, que contempla la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, es el siguiente:

PLAN DE AMPLIACIÓN DE METRO DE MADRID 1999 - 2003			
Fecha Prevista Inauguración	Tramo	Longitud Aprox. (km)	Nº Estaciones
2002	L.8: Mar de Cristal - N. Ministerios	5,8	2
2002	L.10:Puerta Batán -Alcorcón	8,3	5
2002-2003	Metrosur	40,5	27
TOTAL		54,6	34

La actual estación de Nuevos Ministerios de líneas 6 y 10 de la red de Metro, con conexión con otros medios de transporte urbano (EMT) y cercanías de RENFE, es el punto escogido para unir el Aeropuerto de Madrid con el centro neurálgico de negocios de la capital, construyendo una terminal de viajeros que permita a éstos la facturación y obtención de tarjeta de embarque en esta estación, siendo éste un aspecto clave para facilitar el acceso al aeropuerto.

Con este objetivo, la Dirección General de Infraestructura de la Comunidad de Madrid ha proyectado la línea metropolitana nº 8 desde Nuevos Ministerios a Barajas y una duración del viaje de 12 minutos, con conexión en la estación de Colombia con la línea 9: Herrera Oria - Arganda del Rey. Actualmente está en servicio el tramo Mar de Cristal - Barajas pasando por la estación de Campo de las Naciones, donde se encuentran los Recintos FERIALES y el Aeropuerto, con acceso directo a este medio de transporte.

En la mencionada estación de Nuevos Ministerios se construirá un gran vestíbulo principal donde confluirán siete accesos de metro. Debajo del vestíbulo se sitúan las líneas 8 y 10 y de manera transversal la línea 6; además se construirán otros dos vestíbulos y un pasillo de conexión para mejorar los intercambios entre las líneas de metro y con los trenes de cercanías.

Para cubrir la ampliación de esta línea 8 -actualmente explotada con coches tipo 2000- se dotará de nuevo material tipo 7000 de gálibo ancho que aportará mayor capacidad y con unas características específicas para la circulación por una línea que puede trasladar el equipaje destinado al Aeropuerto desde Nuevos Ministerios, por lo cual dispondrán de zona interior para equi-

pajes, pasillo intercircular entre coches, caja de aluminio, velocidad máxima de explotación de 110 km/h y todos los equipos auxiliares para disponer de las más avanzadas tecnologías de seguridad y confort.

Es la construcción de la línea METROSUR la ampliación más larga y costosa de la historia de Metro. Con una longitud de 40,5 km y 27 estaciones, une cinco grandes municipios del sur de Madrid (Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés), formando un anillo de transporte cuyo recorrido se podrá hacer en una hora y conectando con la actual red de Metro mediante la prolongación en 8 km de la actual línea 10, desde Puerta Batán hasta Alcorcón, con tres nuevas estaciones intermedias en Colonia Jardín, Cuatro Vientos y Alcorcón Norte.

Para ello, se acometerá el proyecto y las obras de ampliación de gálibo en el tramo de línea 10 comprendido entre Alonso Martínez y Puerta de Batán, en el que las últimas obras realizadas en ciertos tramos de este recorrido ya habían tenido en cuenta este futuro proyecto y se encuentran adaptadas a él.

En un horizonte de cuatro años, Metro contará con una infraestructura de más de 225 km de longitud, 234 estaciones y 1.545 coches, duplicando el tamaño de la red de 1994, lo que configurará a la Compañía como una parte activa en el desarrollo económico de la Comunidad de Madrid, facilitando la movilidad de todos los vecinos del área metropolitana de Madrid y, siendo un sistema de transporte limpio no contaminante que colabora en la mejora del medio ambiente.



RED DE METRO DE MADRID PARA EL 2003







CUENTAS ANUALES

CUENTAS ANUA

BALANCE DE SITUACIÓN

ACTIVO

B) INMOVILIZADO

II. INMOVILIZACIONES INMATERIALES (NOTA 6)

- 2. Patentes y marcas
- 3. Aplicaciones informáticas
- 8. Amortizaciones

III. INMOVILIZACIONES MATERIALES (NOTA 7)

- 1. Terrenos y construcciones
- 2. Instalaciones técnicas y maquinaria
- 3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario
- 4. Inmovilizaciones materiales en curso
- 5.1. Elementos de transporte
- 5.2. Otro inmovilizado
- 7. Amortizaciones

IV. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS (NOTA 8)

- 5. Cartera de valores a largo plazo
- 6. Otros créditos
- 7. Depósitos y fianzas entregadas a largo plazo
- 8. Provisiones

TOTAL INMOVILIZADO

C) GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 9)

- 1. Gastos por complementos de pensiones
- 2.1. Gastos diferidos Lease back
- 2.2. Otros gastos

TOTAL GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

D) ACTIVO CIRCULANTE

II. EXISTENCIAS

- 1. Materiales para consumo y reposición

III. DEUDORES

- 1. Clientes por ventas y prestación de servicios
- 4. Deudores varios
- 5. Personal
- 6. Administraciones Públicas (NOTA 15)
- 7. Provisiones

IV. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES (NOTA 8)

- 7. Depósitos y fianzas constituidos a corto plazo

VI. TESORERÍA

- 1. Caja
- 2. Bancos

VII. AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN (NOTA 17 g.)

TOTAL ACTIVO CIRCULANTE

TOTAL GENERAL

EJERCICIO 1999**EJERCICIO 1998**

679.743.268	567.615.660
7.043.250	7.043.250
1.700.336.001	1.312.802.646
(1.027.635.983)	(752.230.236)
140.191.499.061	134.913.822.124
40.868.614.826	39.965.780.597
41.464.055.279	38.529.296.012
1.783.643.194	1.669.404.055
7.975.607.371	21.522.675.084
122.098.440.315	98.991.987.045
6.314.885.106	5.675.621.829
(80.313.747.030)	(71.440.942.498)
1.745.119.218	2.403.217.663
1.700.000.000	1.700.000.000
672.846.513	691.897.894
14.522.974	11.319.769
(642.250.269)	
142.616.361.547	137.884.655.447
12.480.508.834	6.753.360.558
8.639.328.639	9.179.286.675
401.949.236	434.502.900
21.521.786.709	16.367.150.133
1.586.480.271	1.530.117.563
1.586.480.271	1.530.117.563
11.103.229.668	7.200.609.398
795.142.699	257.043.150
14.972	14.972
211.175.699	264.667.026
10.096.896.298	6.688.884.250
	(10.000.000)
181.520.716	212.962.381
181.520.716	212.962.381
2.216.480.984	2.135.597.552
993.760.398	847.688.340
1.222.720.586	1.287.909.212
1.962.910	14.832.353
15.089.674.549	11.094.119.247
179.227.822.805	165.345.924.827

PASIVO	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
A) FONDOS PROPIOS (NOTA 10)		
I. CAPITAL SUSCRITO	2.339.606.000	2.339.606.000
IV. RESERVAS	11.433.331.304	11.382.331.304
1. Reserva legal	467.921.200	467.921.200
5. Otras reservas	10.965.410.104	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
TOTAL FONDOS PROPIOS	39.215.935.806	39.164.935.806
B) INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (NOTA 11)		
1. Subvenciones en capital	50.109.306.064	44.240.239.766
TOTAL INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	50.109.306.064	44.240.239.766
C) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (NOTA 12)		
1. Provisiones para pensiones y obligaciones similares	16.100.172.000	10.077.023.000
2. Provisiones para impuestos		37.908.896
TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	16.100.172.000	10.114.931.896
D) ACREEDORES A LARGO PLAZO (NOTA 14)		
I. EMISIONES DE OBLIGACIONES	9.997.000.000	9.997.000.000
1. Obligaciones no convertibles (serie "M")	9.997.000.000	9.997.000.000
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO	41.036.411.414	41.715.117.027
2. Préstamo Banco Europeo Inversiones	23.000.000.000	23.000.000.000
3.1 Otras deudas (Bank of America principal)	9.739.333.334	9.739.333.334
3.2 Otras deudas (Bank of America resto cuotas Lease-back)	8.297.078.080	8.975.783.693
IV. OTROS ACREEDORES	1.942.583.000	83.000
2. Otras deudas	1.942.500.000	
3. Fianzas y depósitos recibidos a largo plazo	83.000	83.000
TOTAL ACREEDORES A LARGO PLAZO	52.975.994.414	51.712.200.027
E) ACREEDORES A CORTO PLAZO		
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CREDITO (NOTA 14)	4.916.967.067	3.292.407.552
1.1. Préstamos y otras deudas	3.700.000.000	2.100.000.000
1.2. Cuota Lease-back Bank of America	678.705.613	655.089.919
2. Deuda por intereses	538.261.454	537.317.633
IV. ACREEDORES COMERCIALES	11.315.598.376	14.635.451.899
1. Anticipos recibidos de deudores	105.000.000	
2. Deudas por compras o prestaciones servicios	10.511.018.385	13.612.194.498
3. Deudas representadas por efectos a pagar	699.579.991	1.023.257.401
V. OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	1.884.434.937	1.045.043.050
1. Administraciones Públicas (NOTA 15)	1.835.331.386	996.813.556
3. Otras deudas	39.103.551	47.229.174
4. Remuneraciones pendientes de pago		1.000.320
5. Fianzas recibidas a corto plazo	10.000.000	
VII. AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN		-20.044.216
TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO	18.117.000.380	18.952.858.285
F) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A CORTO PLAZO		
2. Otras provisiones	2.709.414.141	1.160.759.047
TOTAL PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS A CORTO PLAZO	2.709.414.141	1.160.759.047
TOTAL GENERAL	179.227.822.805	165.345.924.827

C U E N T A D E P É R D I D A S Y G A N A N C I A S

A) GASTOS	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
2. Aprovisionamientos (NOTA 17.a) b. Consumo de materiales	1.255.765.882	1.125.782.840
3. Gastos de personal a. Sueldos, salarios y asimilados b. Cargas sociales (NOTA 17.b)	20.520.487.894 9.523.844.645	19.304.852.280 7.797.686.564
4. Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	9.849.258.034	8.392.846.652
6. Otros gastos de explotación a. Servicios exteriores b. Tributos	10.922.721.896 3.312.159.038	9.873.018.801 63.322.605
I. BENEFICIOS DE EXPLOTACION	-	-
7. Gastos financieros y gastos asimilados c. Por deudas con terceros y gastos asimilados	2.543.278.808	2.514.975.519
9. Diferencias negativas de cambio	60.720	140.224
II. RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS	-	-
III. BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	-	-
10. Variación provisiones inmov. inmat. mat. y cartera control	642.250.269	
13. Gastos extraordinarios	505.441.895	197.390.870
14. Gastos y pérdidas de otros ejercicios	41.751.237	1.494.563
IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS (NOTA 17.e)	2.730.842.495	3.567.019.001
V. BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	6.452.450	9.945.535
15. Impuesto sobre Sociedades (NOTA 15)	6.452.450	9.945.535
VI. RESULTADO DEL EJERCICIO (BENEFICIOS)	0	0

B) INGRESOS	EJERCICIO 1999
1. Importe neto de la cifra de negocios (NOTA 17.d)	
a. Ventas	25.189.047.385
3. Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado	413.463.368
4. Otros ingresos de explotación (NOTA 17.d)	
a. Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	1.935.966.066
b. Subvenciones	27.605.826.386
I. PÉRDIDAS DE EXPLOTACION	239.934.184
7. Otros intereses e ingresos asimilados	
c. Otros intereses	58.858.492
d. Beneficios en inversiones financieras	0
8. Diferencias positivas de cambio	25.175
II. RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	2.484.455.861
III. PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	2.724.390.045
11. Subvenciones capital traspasadas a resultados	3.716.835.086
12. Ingresos extraordinarios	108.530.702
13. Ingresos y beneficios de otros ejercicios	94.920.108
IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS (NOTA 17.e)	-
V. PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS	-
VI. RESULTADO DEL EJERCICIO (PERDIDAS)	-

EJERCICIO 1998

22.269.782.278

482.376.468

879.900.850

21.747.592.531

1.177.857.615

95.213.245

40.686.647

-

2.379.215.851

3.557.073.466

3.351.198.721

389.799.366

24.906.347

-

-

-

1. ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD

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

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

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

Según dispone al artículo 2 de sus Estatutos, la Sociedad tiene por objeto la gestión y explotación del servicio público del Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

Podrá crear filiales y participar en empresas, sociedades y otras instituciones con objeto análogo.

2. BASES DE PRESENTACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES

Las cuentas anuales del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1999, se han preparado a partir de los registros contables, mostrando la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y resultados de la Sociedad, de conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas y con lo previsto en el Código de Comercio, aplicándose los principios contables de obligado cumplimiento.

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

Los datos incluidos en los puntos 4 y 14 de la Memoria se expresan en millones de pesetas. En los restantes puntos la información se ha expresado en pesetas, salvo cuando expresamente se indique graduación distinta de importes.

En lo referente a la comparación de la información, se han procedido a reclasificar determinados importes de la letra F) del pasivo de balance, integrándose su partida 1 en la partida 2 de la C), PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS y, con carácter parcial, determinados importes que componen su partida 2 en el número 2 de IV. ACREEDORES COMERCIALES, tanto en el presente ejercicio, objeto de cierre, como el del precedente.

3. DISTRIBUCIÓN DE RESULTADOS

La cuenta de pérdidas y ganancias presenta saldo cero una vez contabilizado el Impuesto sobre Sociedades, regularizando el exceso de gastos por importe de 2.891 millones de pesetas mediante la dotación adicional de la subvención corriente prevista en el Acuerdo Transitorio de Financiación entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro de Madrid, S.A. de aplicación al ejercicio de 1999. Con ello se posibilita el equilibrio de ingresos y gastos y la obtención del resultado indicado.

4. NORMAS DE VALORACIÓN

b) Inmovilizado inmaterial

Los bienes y derechos 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 incurren.

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

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

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

d) Inmovilizaciones financieras

d.1. Otros créditos

Comprende los "préstamos para vivienda" por importe de 239 millones de pesetas y los "anticipos a cuenta del seguro colectivo de vida" por 434 millones de 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. Atendiendo al principio de prudencia se han dotado 642 millones de pesetas como provisión por depreciación, recogiendo, de esta forma, el valor en libros representativo de los fondos propios que arroja dicha sociedad.

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 16.100 millones de pesetas. La contrapartida figura en el activo con el importe de 12.481 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

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

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

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 1999 las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de los Convenios Colectivos, por un importe de 16.100 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 2 por ciento, y una tabla de supervivencia GRM/F80-2.

k) Deudas

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

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.

m) Transacciones en moneda extranjera

El criterio seguido para contabilizar las diferencias de cambio a imputar a resultados es su devengo.

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 1999, es el siguiente:

	SALDO INICIAL	ALTAS	BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL
Patentes y marcas	7.043.250				7.043.250
Aplicaciones informáticas	1.312.802.646	341.811.355		45.722.000	1.700.336.001
TOTAL	1.319.845.896	341.811.355		45.722.000	1.707.379.251

Las variaciones de la amortización acumulada han sido:

	VIDA ÚTIL AÑOS	SALDO INICIAL	DOTACIÓN	BAJAS	SALDO FINAL	INMOVILIZADO TOTALMENTE AMORTIZADO
Aplicaciones Informáticas	3,0	752.230.236	275.405.747		1.027.635.983	800.978.827

7. INMOVILIZADO MATERIAL

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

	SALDO INICIAL	ALTAS	BAJAS	TRASPASOS	SALDO FINAL
1. Terrenos y construcciones	39.965.780.597	879.493.985	2.803.872	26.144.116	40.868.614.826
Infraestructura y supraestructura	22.172.139.652	789.627.571		26.144.116	22.987.911.339
Vía	6.186.562.514	4.101.513			6.190.664.027
Edificios y construcciones industriales	10.929.701.912	76.633.471			11.006.335.383
Edificios administrativos	630.079.797	9.131.430			639.211.227
Edificios ajenos a la explotación	47.296.722		2.803.872		44.492.850
2. Instalaciones técnicas y maquinaria	38.529.296.012	3.279.371.276	604.479.794	259.867.785	41.464.055.279
Maquinaria en edificios industriales	2.047.164.930	64.052.047	167.120.000		1.944.096.977
Maquinaria en subestaciones eléctricas	2.529.328.737	71.242.321			2.600.571.058
Instalaciones eléctricas y electromecánicas	7.417.222.318	366.103.135		28.708.176	7.812.033.629
Instalaciones electrónicas y automatismos	11.847.845.548	1.653.889.922	61.079.178	227.159.609	13.667.815.901
Otras instalaciones técnicas	14.569.113.605	1.121.992.851	376.280.616	4.000.000	15.318.825.840
Instalaciones sanitarias	118.620.874	2.091.000			120.711.874
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.669.404.055	121.155.139	6.916.000		1.783.643.194
Mobiliario y enseres	889.009.998	84.320.908	6.916.000		966.414.906
Utillaje	780.394.057	36.834.231			817.228.288
4. Elementos de transporte	98.991.987.045	9.040.601.218	99.823.301	14.165.675.353	122.098.440.315
Material ferroviario	98.907.443.105	9.040.601.218	64.693.301	14.165.675.353	122.049.026.375
Material automóvil	84.543.940		35.130.000		49.413.940
5. Otro inmovilizado	5.675.621.829	891.653.400	252.390.123		6.314.885.106
Equipos proceso información	1.729.579.815	162.987.099	75.206.279		1.817.360.635
Repuestos inmovilizado	3.946.042.014	728.666.301	177.183.844		4.497.524.471
6. Inmovilizaciones materiales en curso	21.522.675.084	7.395.459.853		(20.942.527.566)	7.975.607.371
Material ferroviario	14.263.532.204	1.494.625.699		(14.165.675.353)	1.592.482.550
Otro inmovilizado	7.259.142.880	5.900.834.154		(6.776.852.213)	6.383.124.821
TOTAL	206.354.764.622	21.607.734.871	966.413.090	(6.490.840.312)	220.505.246.091

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		10.134.531.662	988.790.738		11.123.322.400	2.599.568.676
Infraestructura y supraestructura	66,7	2.939.242.668	317.780.710		3.257.023.378	
Vía	10,0	4.249.877.517	362.983.805		4.612.861.322	2.578.070.232
Edificios y construcciones industriales	33,4	2.796.794.900	296.937.675		3.093.732.575	21.498.444
Edificios administrativos	50,0	146.776.532	11.055.017		157.831.549	
Edificios ajenos a la explotación	50,0	1.840.045	33.531		1.873.576	
2. Instalaciones técnicas y maquinaria		13.740.024.942	2.706.103.392	432.479.437	16.013.648.897	3.078.068.718
Maquinaria en edificios industriales	10,0	1.312.177.864	134.920.675	157.683.000	1.289.415.539	530.931.871
Maquinaria en subestaciones eléctricas	16,7	1.236.839.517	113.826.692		1.350.666.209	631.573.892
Instalaciones eléctricas y electromecánicas	16,7	2.728.486.398	398.169.105		3.126.655.503	469.249.611
Instalaciones electrónicas y automatismos	12,5	4.344.244.851	857.761.442	29.408.262	5.172.598.031	1.122.275.803
Otras instalaciones técnicas	12,5	3.828.737.412	1.193.029.937	241.888.175	4.779.879.174	78.953.750
Elementos transporte interno	10,0	209.704.656	3.464.668	3.500.000	209.669.324	183.760.599
Instalaciones sanitarias	10,0	79.834.244	4.930.873		84.765.117	61.323.192
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario		1.224.822.274	105.114.626	5.589.633	1.324.347.267	984.993.545
Mobiliario	10,0	372.885.243	35.845.166		408.730.409	240.450.436
Máquinas reproductoras	8,4	199.596.536	18.358.550	5.589.633	212.365.453	140.139.926
Utillaje	3,4	652.340.495	50.910.910		703.251.405	604.403.183
4. Elementos de transporte		43.783.751.861	5.248.987.108	85.149.035	48.947.589.934	24.450.447
Material ferroviario	16,7	43.716.027.302	5.245.219.387	50.491.760	48.910.754.929	
Material automóvil	7,2	67.724.559	3.767.721	34.657.275	36.835.005	24.450.447
5. Otro inmovilizado		2.557.811.759	463.563.295	116.536.522	2.904.838.532	933.923.082
Equipos proceso información	4,0	1.123.153.773	221.639.173	67.528.564	1.277.264.382	933.923.082
Repuestos para inmov. mat. ferroviario	16,7	1.294.914.726	208.964.767	28.252.545	1.475.626.948	
Repuestos para inmov. inst. técnicas	12,5	139.743.260	32.959.355	20.755.413	151.947.202	
TOTAL		71.440.942.498	9.512.559.159	639.754.627	80.313.747.030	7.621.004.468

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

Se ha percibido las preceptivas subvenciones de capital para financiar la adquisición de inmovilizado por un importe de 9.585.901.384 pesetas.

A 31 de diciembre de 1999 existen compromisos firmes, en relación con la adquisición de inmovilizado, por un importe total aproximado de 4.103.711.648 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	11.319.769	3.203.205		14.522.974
Inversiones financieras en capital	1.700.000.000			1.700.000.000
Otros créditos	691.897.894	19.430.237	38.481.618	672.846.513
Depósitos y fianzas a corto plazo	212.962.381	81.883.445	113.325.110	181.520.716

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.

El valor de la anterior participación ha sido corregido en 1999 mediante la oportuna provisión de 642.250.269 pesetas, a fin de reflejar fielmente su valor contable, según sus estados financieros.

	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN (%)	CAPITAL	RESERVAS	RESULTADO 1999	VALOR BRUTO EN LIBROS
		MILLONES DE PESETAS			
Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. Dr. Esquerdo, 136 - 28007 MADRID	42,5	4.000	-	-1.363	2.500

9. GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

La composición del saldo es la siguiente:

	SALDO A 31/12/98	DOTACIONES	APLICACIONES	SALDO A 31/12/99
Complemento de pensiones	6.753.360.558	6.920.338.045	1.193.189.769	12.480.508.834
Lease-back	9.179.286.675	-	539.958.036	8.639.328.639
Obligaciones serie "M"	18.148.912	-	18.148.912	-
Inversiones CAM	416.353.988	110.633.580	128.324.332	398.663.236
Sistema aseguramiento calidad	-	3.286.000	-	3.286.000
TOTAL	16.367.150.133	7.034.257.625	1.879.621.049	21.521.786.709

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 y sistema de aseguramiento de la calidad 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 1999 se desglosan en:

Capital social	2.339.606.000
Reserva legal	467.921.200
Otras reservas	10.965.410.104
Subvenciones en capital	25.442.998.502
TOTAL	39.215.935.806

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 existen ningún otro tipo de derechos incorporados, bonos de disfrute, obligaciones convertibles, títulos y pasivos financieros similares.

Los accionistas de la Sociedad a 31 de diciembre de 1999 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 Artículo 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.

De acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 20 de abril de 1998, acerca de "... colaboración de las empresas en la gestión del Régimen General de la Seguridad Social" y concretamente, sobre autoaseguramiento de Incapacidad Temporal, tanto en Accidentes de Trabajo, como en Contingencias Comunes, se ha dotado la oportuna reserva denominada de "estabilización" por importe de 51.000.000 pesetas como destino de los excedentes económicos, equivalente al 15 por ciento de las cotizaciones afectadas a la colaboración, obtenidos durante el ejercicio. Esta reserva tiene como finalidad exclusiva, atender los posibles resultados negativos futuros que pudieran derivarse del ejercicio de la colaboración.

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 otras Organismos	41.269.470
TOTAL	25.442.998.502

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.

11. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

Corresponde a las subvenciones en capital, no reintegrables, concedidas por el Consorcio Regional de Transportes cuyo detalle, a 31 de diciembre de 1999, es el siguiente:

Ejercicio 1991	14.586.757.944
Ejercicio 1992	10.976.670.316
Ejercicio 1993	8.277.628.860
Ejercicio 1994	1.402.826.989
Ejercicio 1995	6.353.289.087
Ejercicio 1996	2.225.514.513
Ejercicio 1997	8.391.053.307
Ejercicio 1998	6.033.000.000
Ejercicio 1999	9.585.901.384
Suma	67.832.642.400
Traspaso a resultados ejercicios anteriores	(14.006.501.250)
Traspaso a resultados ejercicio 1999	(3.716.835.086)
TOTAL	50.109.306.064

Las subvenciones en capital computadas en el ejercicio 1999 ascienden a 9.585.901.384 pesetas.

12. PROVISIONES PARA PENSIONES Y OBLIGACIONES SIMILARES

Como se ha expresado en 4.e.I, figura un importe de 16.100.172.000 pesetas, por el concepto objeto de este epígrafe.

El movimiento de las correspondientes cuentas en el ejercicio 1999 ha sido el siguiente:

	SALDO INICIAL	DOTACIONES	APLICACIONES	SALDO FINAL
Personal activo	-	5.259.276.000	-	5.259.276.000
Personal pasivo	10.077.023.000	1.661.062.045	897.189.045	10.840.896.000
Provisión Pensiones	10.077.023.000	6.920.338.045	897.189.045	16.100.172.000

Las dotaciones con cargo a gastos de personal han supuesto 1.193.189.769 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 6.920.338.045 pesetas.

14. DEUDAS NO COMERCIALES

14.1. Obligaciones

El detalle de obligaciones en circulación a 31 de diciembre de 1999 en millones de pesetas, y sus principales características es el siguiente:

En millones de pesetas.

EMISIÓN	TIPO DE INTERES (%)	VENCIMIENTOS		
		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 de diciembre de 1999 ascienden a 501.724.438 pesetas.

14.2. Deudas con entidades de crédito

Los saldos a 31 de diciembre de 1999 y de 1998 en millones de pesetas, son los siguientes:

En millones de pesetas.

ENTIDAD	MEDIA TIPOS INTERES(%)		1999			1998		
	1999	1998	CORTO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL	CORTO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL
B.E.I. (I)	2,87	3,05	-	10.000	10.000	-	10.000	10.000
B.E.I. (II)	2,89	3,24	-	13.000	13.000	-	13.000	13.000
Líneas de tesorería	2,94	3,51	3.700	-	3.700	2.100	-	2.100
TOTAL			3.700	23.000	26.700	2.100	23.000	25.100

Los intereses devengados y no pagados a 31 de diciembre de 1999 importan 36.537.016 pesetas.

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

En millones de pesetas.

ENTIDAD	VENCIMIENTOS						SALDO A 31/12/99
	2000	2001	2002	2003	2004	POSTERIORES	
B.E.I. (I) -	-	625	625	625	8.125	10.000	
B.E.I. (II) -	-	-	-	-	13.000	13.000	
TOTAL	-	-	625	625	625	21.125	23.000

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).

En millones de pesetas.

ENTIDAD	T.I.R. (%)		1999			1998		
	1999	1998	CORTO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL	CORTO PLAZO	LARGO PLAZO	TOTAL
Bank of America	6,72	6,72	679	18.036	18.715	655	18.715	19.370

El detalle de los vencimientos es el siguiente:

En millones de pesetas.

ENTIDAD	2000	2001	2002	2003	2004	POSTERIORES	SALDO A 31/12/99
Bank of America	679	493	493	493	549	16.008	18.036

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, por importe de 3.700.000.000 pesetas, no existiendo penalización ni coste alguno por la parte no dispuesta.

Existen las siguientes disponibilidades por créditos no dispuestos:

En millones de pesetas.

	1999	1998
Líneas de tesorería	22.800	15.900

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 1999 y 1998.

	1999	1998
Resultado contable	6.452.450	9.945.535
Diferencias permanentes	2.829.789.496	4.361.718.246
Diferencias temporales con origen en el ejercicio	2.101.627.459	527.624.486
Diferencias temporales con origen en ejercicios anteriores	(53.131.121)	(194.308.860)
Base imponible	4.884.738.284	4.704.979.407

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 (lease-back, diciembre 1997)		115.131.883
• Atrasos jubilados	607.000.000	
• Extinción beneficios sociales	529.000.000	
• Actualización Convenio y otras	387.509.073	
• Reserva estabilización	51.000.000	
• Depreciación inversiones financieras	642.250.269	
TOTAL	2.216.759.342	115.131.883
Diferencias temporales con origen en ejercicios anteriores		
• Provisión gastos de personal		53.131.121
TOTAL		53.131.121

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 1999 y 1998.

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

1999

	DEVENGADO	A PAGAR	ANTICIPADO
Cuota 35%	992.684.681	1.709.658.399	
Bonificación 99% (Art. 32.2. L.I.S.)	(982.757.834)	(1.692.561.815)	
Cuota bonificada	9.926.847	17.096.584	
Deducción Inversiones	(3.474.397)	(5.983.804)	
	6.452.450	11.112.780	4.660.330

Quedan pendientes por aplicar, como deducción por inversiones en activos fijos nuevos 1.189.317.647 pesetas.

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	
Deducción Inversiones	(5.355.288)	(5.763.600)	
	9.945.535	10.703.828	758.293

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

Entidades Públicas acreedoras

• Hacienda Pública, por IRPF	412.119.668
• Hacienda Pública, por Impuesto s/Beneficios	21.816.608
• Hacienda Pública, por IVA	789.470.786
• Organismos de la Seguridad Social	611.924.324

Total **1.835.331.386**

Entidades Públicas deudoras

• Hacienda Pública, por retenciones en la fuente	29.330.113
• Hacienda Pública, por Impuesto s/Beneficios anticipado	6.676.119
• Consorcio Regional de Transportes	10.060.890.066

Total **10.096.896.298**

Durante el ejercicio 1999, la Sociedad ha deducido en el cuarenta y ocho por ciento las cuotas de IVA soportadas, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 6, apartados decimoquinto y decimosexto de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

16. GARANTÍAS COMPROMETIDAS CON TERCEROS

Metro de Madrid, a 31 de diciembre de 1999 tiene garantizadas parte de sus operaciones con terceros mediante avales concedidos por Bancos o Instituciones de Crédito, por importe de 26.209.506.815 pesetas, con el siguiente desglose:

• En empresas asociadas (T.F.M.)	2.961.840.000
• Financiación a largo plazo	23.000.000.000
• Otras contingencias	247.666.815

17. INGRESOS Y GASTOS

a) Consumo de materiales

El consumo de materiales ha ascendido a 1.287.918.005 pesetas, con el siguiente detalle:

1999	EXISTENCIAS A 31/12/1998	COMPRAS	CONSUMO	EXISTENCIAS A 31/12/1999
Materiales diversos	305.565.382	590.376.131	576.553.884	319.387.629
Repuestos	1.109.729.498	599.491.603	523.249.984	1.185.971.117
Material oficina	43.977.380	79.377.334	81.707.724	41.646.990
Billeteaje	51.440.964	39.469.058	62.092.586	28.817.436
Vestuario	19.404.339	35.566.587	44.313.827	10.657.099
TOTAL	1.530.117.563	1.344.280.713	1.287.918.005	1.586.480.271

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
TOTAL	1.498.499.563	1.198.602.174	1.166.984.174	1.530.117.563

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

b) Cargas sociales

Las cargas sociales se desglosan en:

	1999	1998
Dotaciones para pensiones	1.193.189.769	1.167.159.877
Seguridad Social	6.779.419.006	6.181.890.385
Otros gastos sociales	1.551.235.870	448.636.302
TOTAL	9.523.844.645	7.797.686.564

c) Transacciones efectuadas con empresas asociadas

Se han facturado transacciones con T.F.M. por importe de 781.916.667 pesetas por la explotación realizada a cargo de Metro así como 33.470.737 pesetas objeto de repercusión de trabajos y contratos ejecutados por su cuenta.

d) Ventas

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

	1999	1998
Recaudación neta	25.189.047.385	22.269.782.278
Aportación a la explotación	27.554.366.467	21.746.984.531
Ingresos accesorios y financieros	1.987.940.995	1.007.689.938
TOTAL	54.731.354.847	45.024.456.747

e) Gastos e ingresos extraordinarios

1999

	GASTOS	INGRESOS
Beneficios procedentes inmovilizado material	-	58.119.678
Pérdidas procedentes inmovilizado material	323.126.669	-
Beneficios extraordinarios	-	16.940.287
Gastos extraordinarios	182.315.226	-
Otros ingresos	-	33.470.737
	505.441.895	108.530.702

Ejercicios anteriores

Beneficios extraordinarios	-	94.920.108
Gastos y pérdidas extraordinarias	41.751.237	-
	41.751.237	94.920.108
TOTAL	547.193.132	203.450.810

1998

	GASTOS	INGRESOS
Beneficios procedentes inmovilizado material	-	251.315.019
Pérdidas procedentes inmovilizado material	144.479.164	-
Beneficios extraordinarios	-	35.646.983
Gastos extraordinarios	52.911.706	-
Otros ingresos	-	102.837.364
	197.390.870	389.799.366

Ejercicios anteriores

Beneficios extraordinarios	-	24.906.347
Gastos y pérdidas extraordinarias	1.494.563	-
	1.494.563	24.906.347
TOTAL	198.885.433	414.705.713

f) Número medio de personas empleadas en el ejercicio 1999

• Personal Directivo	21
• Personal Técnico y Administrativo	1.102
• Personal de Movimiento	2.870
• Personal Operario	1.298
TOTAL	5.291

g) Gastos anticipados

Se ha contabilizado el importe de 1.962.910 pesetas debido a la imputación del pago de las primas de seguros correspondientes a 1999 devengándose las mismas de acuerdo con la vigencia de cada seguro.

18. OTRA INFORMACIÓN

El importe devengado por los miembros del Consejo de Administración en concepto de dietas, durante los ejercicios de 1999 y 1998, ha sido de 570.000 pesetas y de 1.320.000 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 2000, reflejan un crédito de 124.932 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	30.094.145
Capítulo 2: Gastos bienes corrientes y servicios	14.739.333
Capítulo 3: Gastos financieros	4.054.137
Capítulo 6: Inversiones reales	42.414.314
Capítulo 8: Activos financieros	32.512.025
Capítulo 9: Pasivos financieros	1.118.000
	124.931.954

Ingresos

Capítulo 4: Transferencias corrientes	27.653.363
Capítulo 5: Ingresos patrimoniales	21.580.096
Capítulo 7: Transferencias de capital	10.058.000
Capítulo 8: Activos financieros	3.128.470
Capítulo 9: Pasivos financieros	62.512.025
	124.931.954

c) Aspectos derivados del efecto 2000.

Habiendo transcurrido un intervalo suficiente para haber detectado errores causados por las fechas anteriores, posteriores y durante el efecto 2000, ha quedado garantizada la funcionalidad y rendimiento de cualquier sistema informático de Metro de Madrid, no habiéndose detectado errores de tratamiento derivados del cambio de fecha, llegada del año 2000 y tratamiento de los años bisiestos.

d) Aspectos derivados de la introducción del Euro.

La Sociedad se encuentra afecta al periodo transitorio, de 1 de enero de 1999 a 31 de diciembre de 2001, establecido con carácter legal para formular las cuentas anuales en pesetas o euros, opción ésta con carácter irrevocable.

Metro de Madrid, S.A., está desarrollando acciones preparatorias de cara a afrontar el cambio al euro. El Consejo de Dirección de Metro de Madrid, S.A., aprobó en febrero de 1999 varias decisiones relativas a dicho proyecto, siendo las más significativas las siguientes:

- Fijar el 1 de enero de 2001 como fecha de adaptación interna de Metro de Madrid, S.A., al euro.
- Establecimiento e implantación de una estrategia de cambio.
- La creación de un Grupo Euro integrado por representantes de las áreas más directamente afectadas por la nueva moneda.

La participación de las citadas áreas ha sido elevada y positiva facilitando el progreso del proyecto y permitiendo haber podido diseñar completamente la estrategia de implantación.

20. CUADRO DE FINANCIACIÓN

APLICACIONES	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998	ORÍGENES	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
3. Adquisiciones de inmovilizado			1. Recursos procedentes de las operaciones	8.214.489.752	6.825.638.398
a) Inmovilizaciones inmateriales	387.533.355	343.676.170	3. Subvenciones de capital	9.585.901.384	6.033.000.000
b) Inmovilizaciones materiales	15.116.894.599	27.774.512.378	4. Deudas a largo plazo		
7. Cancelación o traspaso a corto plazo			a) Empréstitos y otros pasivos análogos		13.000.000.000
de deuda a largo plazo			b) De otras empresas	1.942.500.000	
a) Empréstitos y otros pasivos análogos		3.000.000	7. Cancelación anticipada o traspaso a corto		
c) De empresas asociadas		1.232.500.000	de inmovilizaciones financieras		
d) De otras deudas	678.705.613	655.089.919	c) Inmovilizaciones financieras	658.098.445	4.277.736
e) Otros acreedores	897.189.045	902.692.715			
8. Provisiones para riesgos y gastos	37.908.896				
Total aplicaciones	17.118.231.508	30.911.471.182	Total ORÍGENES	20.400.989.581	25.862.916.134
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (Aumento del capital circulante)	3.282.758.073		Exceso de aplicaciones sobre orígenes (Disminución del capital circulante)		5.048.555.048

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE

	EJERCICIO 1999		EJERCICIO 1998	
	AUMENTOS	DISMINUCIONES	AUMENTOS	DISMINUCIONES
Existencias	56.362.708		31.618.000	
Deudores	3.902.620.270			1.856.507.886
Inversiones financieras temporales		31.441.665		4.602.434.559
Tesorería	80.883.432		923.477.786	
Deudas con entidades de crédito		1.624.559.515		670.782.523
Acreedores comerciales	3.323.044.783			1.589.584.339
Otras deudas no comerciales		842.583.147		37.064.723
Ajustes por periodificación		32.913.659		67.577.768
Provisiones		1.548.655.094	2.820.300.964	
TOTAL	7.362.911.193	4.080.153.080	3.775.396.750	8.823.951.798
Aumento del capital circulante		3.282.758.113		
Disminución del capital circulante			5.048.555.048	
	7.362.911.193	7.362.911.193	8.823.951.798	8.823.951.798

AJUSTES DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	EJERCICIO 1999	EJERCICIO 1998
Pérdidas y ganancias	0	0
Más:		
Amortización gastos a distribuir en varios ejercicios	1.765.701.469	1.721.331.909
Dotación amortizaciones	9.148.210.279	8.289.925.432
Baja inmovilizado (pérdida)	326.658.463	144.479.164
Amortización baja inmovilizado	639.754.627	21.100.614
Reserva estabilización	51.000.000	
Menos:		
Traspaso subvenciones en capital	3.716.835.086	3.351.198.721
Recursos procedentes de las operaciones	8.214.489.752	6.825.638.398





CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
Y CONSEJO DE DIRECCIÓN

CONSEJO DE ADI
Y CONSEJO DE D

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

PRESIDENTE

D. Manuel MELIS MAYNAR

VOCALES

D. Francisco Javier DE ÁGUEDA MARTÍN

D. José Luis ÁLVAREZ DE FRANCISCO

D. Eugenio BAUTISTA FERNÁNDEZ

D. Justo CALCERRADA BRAVO (Hasta el 22 de Septiembre)

D. José Antonio GARCÍA ALARILLA

D. Eustaquio GIMÉNEZ MOLERO

D^a. Mercedes HERNÁNDEZ SALAS

D. José Ignacio ITURBE LÓPEZ

D. Ildefonso DE MATÍAS JIMÉNEZ (Nombrado el 22 de Septiembre)

D. Julio MISIEGO GASCÓN (Nombrado el 22 de Septiembre)

D. Eduardo MOLINA SOTO

D. Eugenio MORALES TOMILLO

D. Joaquín MORENO MOYA (Hasta el 22 de Septiembre)

D. José Antonio ORTEGA NAHARRO (Nombrado el 22 de Septiembre)

D. José María PIÑERO CAMPOS

D. José RUIZ MERINO

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

SECRETARIO DEL CONSEJO

D. Carlos RODRÍGUEZ MORENO

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

PRESIDENTE

D. Manuel MELIS MAYNAR

DIRECTOR-GERENTE

D. Jesús VALVERDE BOCANEGRA

DIRECTOR DE MATERIAL MÓVIL Y CONTRATACIÓN

D. José RUIZ MERINO

DIRECTOR DE PROYECTOS Y OBRAS

D. Ildefonso DE MATÍAS JIMÉNEZ

DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTOS

D. Ricardo TEJERO MARUGÁN

DIRECTOR DE OPERACIÓN

D. José Aurelio ROJO GARRIDO

DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS

Dña. Cristina SOPEÑA DE LA TORRE

DIRECTOR DE AUDITORÍA INTERNA

D. Guillermo SUÁREZ DE GRACIA

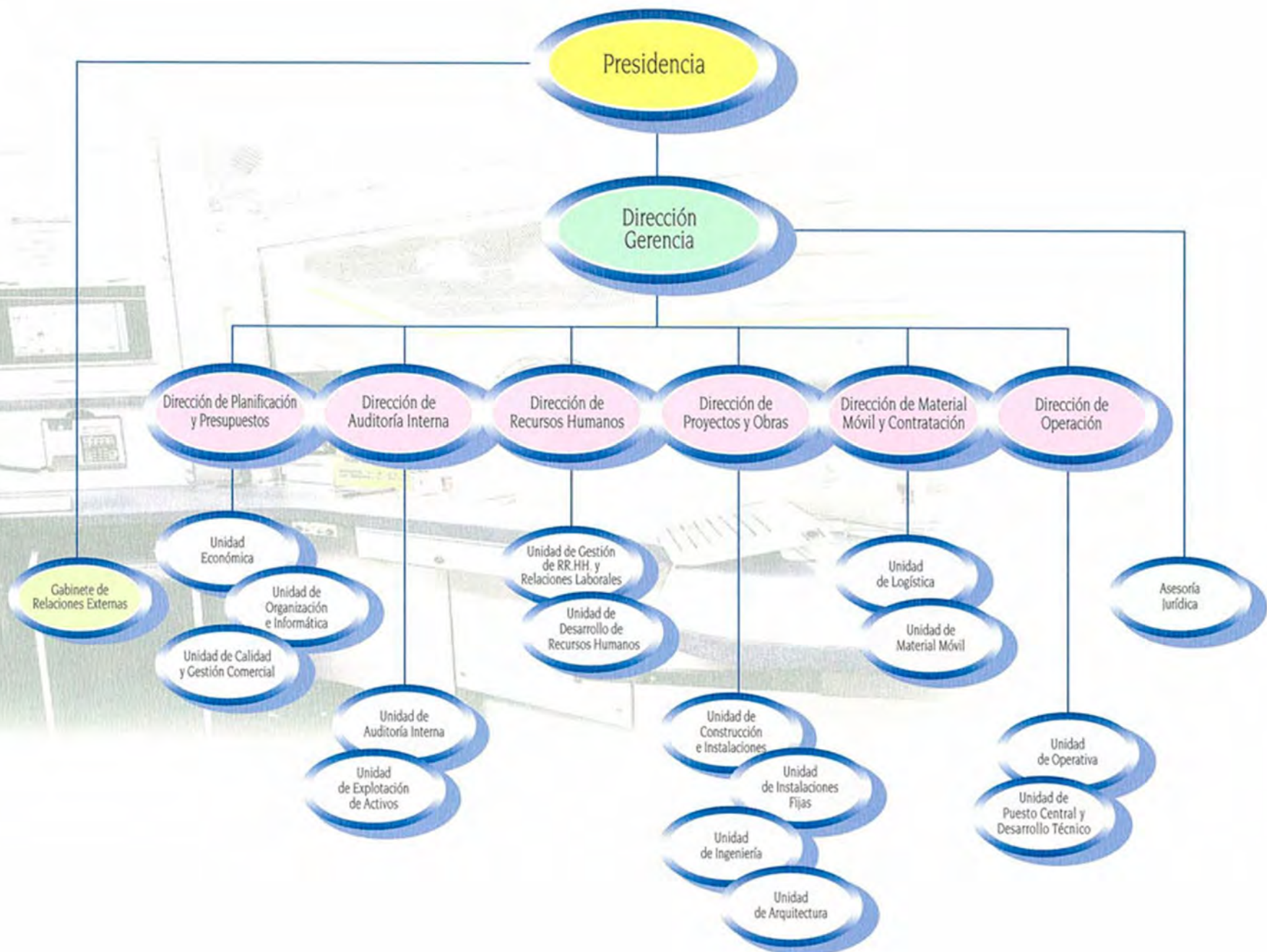
SECRETARÍA

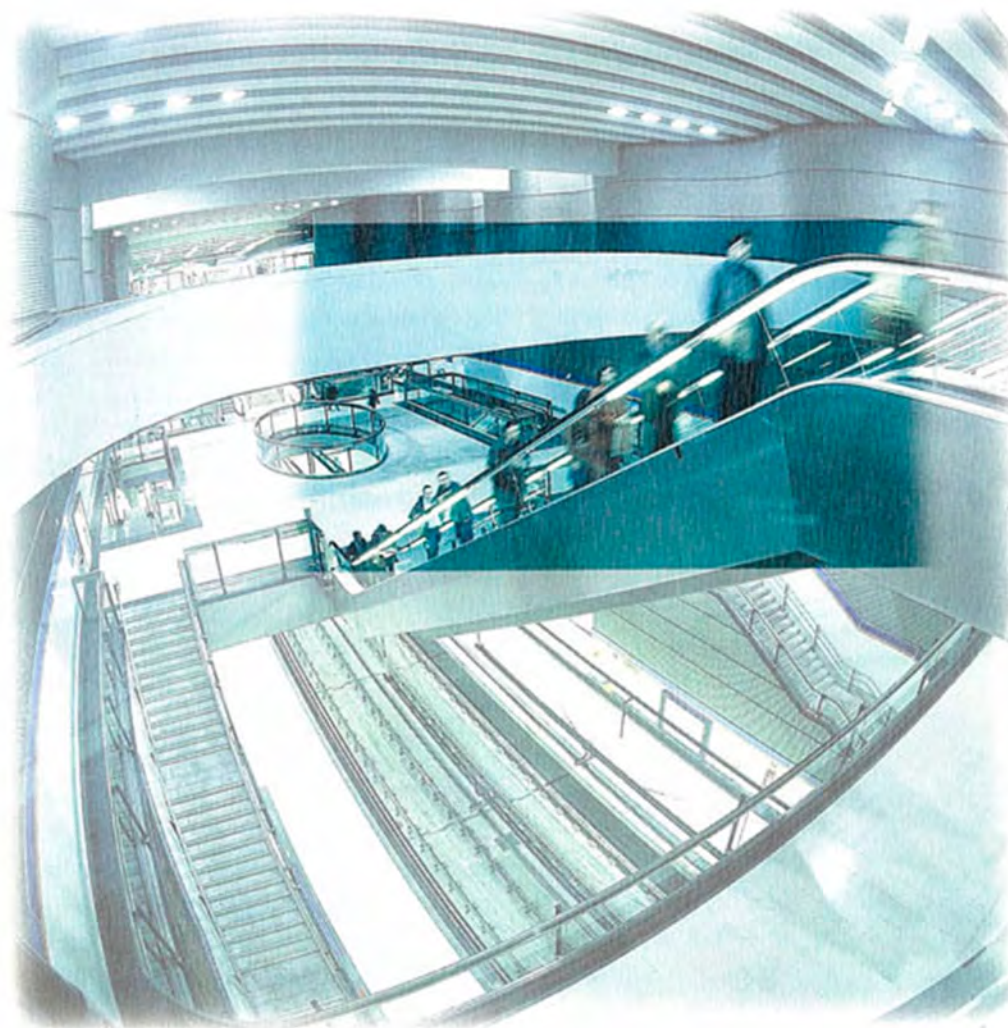
Dña. Milagros AYUSO FERRERAS

D. Miguel OTAMENDI PINEDA



ESTRUCTURA ORGÁNICA





INFORME DE AUDITORÍA INFORME DE AUDIT

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 1999, 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 1999, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1999. Con fecha 1 de abril de 1999 se emite un informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 1998, 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 1.999, las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de la aplicación de los sucesivos convenios colectivos, por un importe de 16.100 millones de pesetas con su contrapartida en el activo del balance de situación por un importe de 12.481 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 1.999, una minoración de los "Gastos por complementos de pensiones" por 12.481 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 1999 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 1999 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 1999, 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 1999. 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 2000



Metro de Madrid
Informe Anual 1999



Metro de Madrid

CAVANILLES, 58

