



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

**INFORME DE LA FISCALIZACIÓN DE LA
EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
DE MADRID, S.A.U., EJERCICIO 2017.**

**Aprobado por Acuerdo del Consejo de
la Cámara de Cuentas de 27 de noviembre de 2020**



INDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	9
I.1. Presentación del Informe	9
I.2. Características generales de la fiscalización. El Ayuntamiento de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes del Ayuntamiento de Madrid, S.A.U. (EMT).	9
I.3. Normas jurídicas de aplicación.....	13
I.4. Rendición de Cuentas.	14
II. OBJETIVOS, ÁMBITO Y LIMITACIONES	15
II.1. Objetivos y ámbito	15
II.2. Limitaciones.....	16
III. ALEGACIONES.	16
IV. ASPECTOS GENERALES DEL CONTROL INTERNO.....	16
IV.1. Gobierno Corporativo.....	17
IV.1.1. El Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva y el Gerente.	18
IV.1.2. Responsabilidad Social Empresarial.....	20
IV.1.3. Ética y cumplimiento legal.....	21
IV.2. Planificación estratégica.....	21
IV.3. Auditoría Interna, Gestión de riesgos y modelo de costes.....	26
IV.4. Organigrama.....	28
IV.5. Auditoría Externa y controles desarrollados por la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid.	31
V. EXAMEN DE ALGUNAS ÁREAS DE LA GESTIÓN ECONÓMICO FINANCIERA.....	31
V.1. Cuentas anuales.....	31
V.1.1 Inmovilizado intangible.	35
V.1.2. Inmovilizado material.....	35
V.1.3. Inversiones inmobiliarias	44
V.1.4. Activos no corrientes mantenidos para la venta	44
V.1.5. Existencias.....	44
V.1.6. Tesorería.	48
V.1.7. Subvenciones en capital	52
V.1.8. Provisiones a largo plazo por actuaciones medioambientales.	53
V.2. Ingresos.	53
V.2.1 Convenio específico con el CRTM.	54



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

V.3. Actividades desarrolladas por la D.G. de Movilidad.	55
V.4. Gestión de personal.	63
V.4.1. Planificación del área de personal y procedimientos.	65
V.4.2. Convenios de personal.	66
V.4.3. Selección de personal.	69
V.4.4. Contratos de Alta dirección.	73
V.4.5. Nóminas.	73
V.4.6. Litigios en materia de personal.	76
V.4.7. Prevención de riesgos laborales. Absentismo. Incapacidad permanente total para la profesión habitual. Actas del Comité de Seguridad y Salud.	79
VI. CONCLUSIONES.	84
VII. RECOMENDACIONES.	88
VIII. ANEXOS.	90



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

INDICE DE CUADROS

Cuadro V.1: Evolución de la deuda bancaria por préstamos, factoring y leasing, coste efectivo (euros y %)	33
Cuadro V.1.5.1: Evolución de los saldos de existencias 2015-2017	44
Cuadro V.2.1: Variación de los ingresos a 31 de diciembre de 2017 respecto al ejercicio anterior, según la Cuenta de Resultados.	54
CUADRO V.4.1: Contabilización de gastos de personal (m€)	64
CUADRO V.4.2: Evolución plantilla total a 31 diciembre (nº de personas)	64
Cuadro V.3.2.1: Altas de personal en 2017 (número de empleados).....	68
Cuadro V.3.2.2: Complementos salariales diversos. Variación respecto de 2016 (euros).....	69
Cuadro V.3.3.1: Procesos selectivos analizados	71
Cuadro V.3.3.2: Personal subrogado procedente de BiciMad	72
Cuadro V.3.6.1: Provisiones en materia de personal (euros)	77
Cuadro V.3.7.1: Incidencia y evolución temporal de las distintas causas de absentismo(%).....	80



SIGLAS Y ABREVIATURAS

m€	Miles de euros
M€	Millones de euros
N/A	No aplicable.
N/C	No consta, no ha sido facilitada información.
BiciMad	Servicio de Bicicleta Pública del Ayuntamiento de Madrid.
BOAM	Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid.
COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.
CRTM	Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
EMT	Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A..
IBI	Impuesto sobre Bienes Inmuebles.
JG	Junta de Gobierno
LAC	Ley de Auditoría de Cuentas.
LBRL	Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
LCyREM	Ley de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid.
LIS	Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, del Impuesto sobre Sociedades, sustituido por Ley 27/2014, de 27 de noviembre.
LPAP	Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.
LSC	Ley de Sociedades de Capital.
NRV	Normas de Reconocimiento y Valoración.
NIIFs	Normas Internacionales de Información Financiera.
PE	Plan Estratégico.
PGCM	Presupuestos de la Comunidad de Madrid
PGE	Presupuestos Generales del Estado.
PPT	Pliego de prescripciones técnicas.
RD	Real Decreto.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

RLIS	Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades, sustituido en 2015 por el Real Decreto 634/2015, de 10 de julio.
RPT	Relación de puestos de trabajo.
RRHH	Recursos Humanos.
RSC	Responsabilidad Social Corporativa.
SACE	Servicio de Apoyo al Control de Estacionamiento.
SAP	SAP SE, empresa de software de negocios radicada en Alemania.
TRLCSP	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.
TRLHL	Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
TRRL	RD Legislativo 781/1986, 18 de abril. Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.



I. INTRODUCCIÓN

I.1. Presentación del Informe

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid manifiesta que la Comunidad se organiza territorialmente en municipios (artículo 3), y determina que el control económico y presupuestario se ejercerá por la Cámara de Cuentas, sin perjuicio del que corresponda al Tribunal de Cuentas (artículo 44).

La Ley de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid extiende su ámbito de actuación, por el artículo 2.1.b), a las Entidades Locales de su ámbito territorial, así como a los organismos, entes y empresas de ellas dependientes.

El Consejo de la Cámara de Cuentas, en sesión celebrada el 28 de diciembre de 2017, aprobó el Programa de Fiscalizaciones para el año 2018. Entre las fiscalizaciones contempladas en el Programa en vigor, se incluye la denominada "Fiscalización de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. Ejercicio 2017".

La fiscalización se realiza a iniciativa de la propia Cámara, sobre la base de lo previsto en el artículo 10.1 de la Ley 11/1999.

I.2. Características generales de la fiscalización. El Ayuntamiento de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes del Ayuntamiento de Madrid, S.A.U. (EMT).

La fiscalización tiene por objeto efectuar la revisión de los estados financieros y de los procedimientos de gestión y control, particularmente en lo que se refiere a la configuración y efectivo funcionamiento del control interno de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A.U. (en adelante EMT)

En consideración a lo dispuesto por el artículo 5 de la Constitución Española, que establece que la capital del Estado es la Villa de Madrid, el artículo 6 del Estatuto de la Comunidad prevé un régimen especial para la Villa de Madrid, regulado por Ley votada en Cortes. Esta previsión se ha cumplido con la promulgación de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid (LCyREM).

La población del Municipio era de 3.182.981 habitantes, según la revisión oficial del padrón municipal de primero de enero de 2017, y de 3.223.334, según la revisión oficial de 2018.

De conformidad con el artículo 7 LCyREM, son órganos de gobierno municipal:

- Deliberante de representación política: el Pleno.
- Ejecutivos de dirección política y administrativa: el Alcalde, la Junta de Gobierno, los Tenientes de Alcalde, los Concejales con responsabilidades de gobierno, los miembros no electos de la Junta de Gobierno y los que se determinen en el correspondiente Reglamento orgánico.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Con arreglo al artículo 1.2 LCyREM, en las materias no reguladas en la misma, es de aplicación la legislación estatal básica en materia de gobierno y administración local, y, en su caso, la legislación autonómica de desarrollo, así como la restante legislación del Estado y de la Comunidad de Madrid. En el artículo 2.3 LCyREM, se atribuyen al Ayuntamiento de la Ciudad de Madrid competencias, entre otras, en materia de movilidad.

El artículo 33 LCyREM determina que son competencias propias las asignadas en calidad de tales a los municipios en general y a los de gran población, sea directamente por la legislación de régimen local, sea por la legislación estatal o autonómica reguladora de los distintos sectores de la acción administrativa. En este sentido, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local, recoge, en la letra g), las de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, y el transporte colectivo urbano.

EMT fue constituida como "sociedad privada municipal" en 1948, y transformada en sociedad anónima mediante escritura otorgada el 26 de octubre de 1.971. La Empresa tiene por único accionista al Ayuntamiento de Madrid y su duración, de acuerdo con los Estatutos, es indefinida.

De acuerdo con los Estatutos, el objeto social de EMT en 2017 abarcaba, entre otras, las siguientes actividades:

- El transporte público urbano de viajeros.
- La prestación de servicios de ingeniería, consultoría en cualquier materia relacionada con el transporte de viajeros e infraestructura del transporte y movilidad urbana.
- Retirada y depósito de los vehículos que se encuentren en alguno de los supuestos que amparan la retirada y depósito y su posterior tratamiento residual, así como los derivados de convenios o acuerdos con organismos públicos o privados.
- Instalación y mantenimiento de señales de tráfico y estacionamiento de vehículos, así como las señalizaciones de calzadas y viales municipales de carácter provisional, en los supuestos de servicios especiales requeridos por el Ayuntamiento de Madrid.
- Servicios de conservación y mantenimiento del Parque Móvil del Ayuntamiento, Policía Municipal y cuerpo de Bomberos.
- Vigilancia del estacionamiento de vehículos en la vía pública y servicios relativos al suministro y mantenimiento de los aparatos necesarios para el control de velocidad de los mismos por el sistema de radar y otros similares.
- Construcción y explotación de estacionamientos públicos.
- Implantación y gestión del sistema prepago en el servicio de taxi en el municipio de Madrid.



- Vender y comprar energía eléctrica, actuando como gestor de cargas del sistema para la recarga de vehículos eléctricos.

EMT desarrolla una amplia variedad de actividades, de acuerdo con lo previsto en su objeto social, aunque el centro de su actividad esté constituido por el transporte público urbano de viajeros. De entre las actividades citadas, sólo las dos primeras son anteriores a 2014; las restantes fueron añadidas tras la absorción de la sociedad municipal Madrid Movilidad S.A.. Teniendo en cuenta que EMT está participada al 100% por el Ayuntamiento de Madrid, los servicios públicos gestionados por la misma lo son en la modalidad de "gestión directa" por el Ayuntamiento, con las peculiaridades a que se hará alusión posteriormente en lo que se refiere a BiciMad.

En 2003, la Empresa Mixta de Tráfico S.A., participada por el Ayuntamiento de Madrid y FCC Medioambiente S.A., cambió su denominación por la de Madrid Movilidad S.A. y pasó a convertirse en sociedad municipal al 100%, al quedar las acciones en poder del Ayuntamiento (88%) y de EMT (12% restante). En 2014 se produjo la fusión por absorción de Madrid Movilidad S.A. por EMT.

La D.G. de Servicios de Movilidad gestionaba, en aplicación del Acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración de 7 de marzo de 2017, la mayor parte de las actividades desarrolladas como resultado de la absorción de Madrid Movilidad, S.A., además de actividades "transversales" asociadas a la actividad principal de EMT, en materias tales como creación y adaptación de cuadrantes de trabajo, gestión medioambiental, gestión de calidad, incidencias, gestión de personal y control económico financiero.

El Informe de Gestión correspondiente a 2017 diferencia seis rúbricas de actividad. La actividad principal es el transporte colectivo urbano, que se sujeta, en cuanto a prestaciones y financiación, a los convenios suscritos por el Ayuntamiento de Madrid con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Por lo que se refiere a la Movilidad, se desglosa en las siguientes actividades: Ayuda a la movilidad (que incluye la Grúa y el SACE), Aparcamientos y BiciMad. El conjunto se completa con las actividades de Gestión publicitaria y de Consultoría.

El Consejo de Administración de EMT, en su sesión de 2 de febrero de 2017, aprobó un Plan estratégico 2017-2020. El 14 de octubre de 2016, aprobó el Proyecto de presupuestos para 2017.

En diciembre de 2016 se aprobó el Convenio Colectivo para el personal 2016-2017. La plantilla efectiva, según el Informe de Gestión, a finales de 2017 ascendía a 8.557 empleados, con un incremento efectivo de 472 empleados, fundamentalmente conductores y personal de taller.

Actividad de transporte colectivo urbano.

Como consecuencia de la adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM, la actividad de transporte público urbano de superficie, desarrollada por EMT, se integra en el sistema de transporte público del CRTM, Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid, de los de carácter comercial, industrial y financiero, previstos en el artículo 4.2 de la Ley 1/1984, de 19 de enero, reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Como se recoge en el Preámbulo de la Ley de creación del CRTM, la complejidad de la red y la diversidad de la oferta de transporte en el ámbito territorial de la Comunidad, equivalente a una gran área metropolitana, requiere para muchos viajeros la utilización de más de un medio de transporte, por lo que se hace necesario coordinar las prestaciones de transporte con el fin de satisfacer las necesidades de los usuarios y de reducir los costes del sistema de transporte.

El régimen económico inicialmente previsto en la Ley 5/1985 fue modificado por la Ley 6/2002, de 27 de julio, que introdujo un sistema basado en el concepto de "tarifa de equilibrio". Por la Ley 6/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, se especificó que la tarifa de equilibrio se podría aplicar tanto en función de la demanda como de los kilómetros producidos.

De acuerdo con el artículo 2.2 de la Ley de creación del CRTM, las funciones asignadas al mismo, son, entre otras, las siguientes:

- La planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros.
- La planificación de los servicios de transporte por las empresas prestadoras de los mismos.
- La aprobación de un marco tarifario común para los usuarios.
- La recaudación de los ingresos de los títulos combinados.
- La distribución entre las empresas de los ingresos por tarifas.
- La compensación económica a las empresas que tengan asignada una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio. En ningún caso se establecerán subvenciones que cubran déficits imputables a una inadecuada gestión empresarial.
- La superior dirección y control de las Empresas públicas dependientes del Consorcio, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley.

En el artículo 11.2 de la Ley de creación del CRTM, se determina que, en lo que se refiere a la prestación del servicio de transporte regulado por la Ley, las empresas dependerán únicamente del Consorcio, en su calidad de ejecutoras del mismo en régimen de gestión directa.

El establecimiento del sistema de tarifa de equilibrio exigió una regulación precisa de las relaciones entre el CRTM y cada una de las empresas públicas prestadoras de los servicios, que se canaliza a través de convenios específicos.

El objeto del Convenio específico integra la fijación de las obligaciones de EMT en la producción de servicios, nivel de calidad de los mismos, suministro de información, etc., así como el establecimiento de una tarifa de equilibrio y de las contraprestaciones económicas cuyo compromiso adquiere el CRTM.



Movilidad

En el Informe de Gestión, las actividades incorporadas a partir de la absorción de Madrid Movilidad, S.A. se desglosan en Actividades de "Ayuda a la Movilidad" (que incluye la gestión de las grúas para la retirada de vehículos de las vías públicas y el servicio de SACE), y de "Aparcamientos". Con posterioridad, en octubre de 2016, se produjo la incorporación del servicio de "Bicicleta pública" (BiciMad), como consecuencia de la cesión, por parte del concesionario del servicio, a la empresa pública EMT, del contrato de concesión con el Ayuntamiento de Madrid, operación autorizada por el Ayuntamiento de Madrid, y tras la cual EMT pasó a ser nominalmente la concesionaria del servicio.

De acuerdo con el Informe de Gestión de 2017, tanto la actividad de gestión de Ayuda a la Movilidad como BiciMad habrían presentado resultados negativos para EMT, de 4.442 m€ y de 67 m€, respectivamente, mientras que la actividad de aparcamientos presentaría un resultado positivo de 3.599 m€. En estos cálculos, sin embargo, no se incluyen la totalidad de los costes indirectos, incurridos por los servicios centrales de EMT, que habrían incrementado el déficit y disminuido el superávit, en su caso, de las actividades anteriores.

Dentro de la política de apertura de nuevas líneas de negocio, orientadas a la obtención de ingresos adicionales, se incluye la Asistencia técnica para el sistema de transporte de Lima, prorrogado hasta 2020. Se participa, asimismo, en ocho proyectos internacionales de investigación y se han presentado diversas ofertas para la participación en proyectos de movilidad sostenible, tanto en Europa como en Iberoamérica.

I.3. Normas jurídicas de aplicación.

Durante el ejercicio fiscalizado, las normas jurídicas de especial significación, a los efectos de las materias analizadas en el Informe, fueron las siguientes:

Normativa reguladora del régimen local y de las Haciendas locales.

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
- RD Legislativo 781/1986, 18 de abril. Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.
- Ley 2/2003, de 11 de marzo, de Administración Local de la Comunidad de Madrid.
- RD Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.

Normativa mercantil

- RD de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

- RD Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas.
- RD 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

Normativa contable

- RD 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.
- Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias.

Normativa tributaria

- Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.
- Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Otra normativa específica

- Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid, de 26 de septiembre de 2005.
- Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid.
- Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera.
- Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

I.4. Rendición de Cuentas.

Con arreglo al artículo 200.2 TRLHL, las sociedades mercantiles en cuyo capital tienen participación total o mayoritaria las entidades locales están sometidas al régimen de contabilidad pública, sin perjuicio de que se adapten a las disposiciones del Código de Comercio y demás legislación mercantil y al Plan General de Contabilidad vigente para las



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

empresas españolas. Asimismo, de acuerdo con el 209.1.c) TRLHL, las cuentas de EMT se integran en la Cuenta General del Ayuntamiento de Madrid.

El artículo 15 de la Ley de la Cámara de Cuentas establece que las Corporaciones Locales rendirán las cuentas a la Cámara de Cuentas, de conformidad con lo previsto en la Ley reguladora de las Haciendas Locales, dentro del mes siguiente a su aprobación por el Pleno de la Corporación. El artículo 212 del TRLHL establece que esta aprobación se realizará antes del día 1 de octubre del ejercicio siguiente al que correspondan. Por tanto, la fecha límite de rendición a la Cámara de Cuentas queda fijada en el día 31 de octubre del ejercicio siguiente.

Por otra parte, con arreglo al artículo 253.1 LSC, los administradores de la sociedad están obligados a formular, en el plazo máximo de tres meses tras el cierre del ejercicio, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado. Los auditores de cuentas (artículo 270 LSC) dispondrán, como mínimo, de un plazo de un mes tras la entrega de las cuentas, y la reunión de la Junta General Ordinaria (artículo 164 LSC), con el objeto, entre otros, de aprobar las cuentas, se celebrará en el plazo de seis meses tras el cierre del ejercicio.

Por lo que se refiere a los requisitos formales de las cuentas de las sociedades, con arreglo al artículo 253.2 LSC, las cuentas anuales y el informe de gestión deberán ser firmados por todos los administradores. Si faltare la firma de alguno de ellos se señalará en cada uno de los documentos en que falte, con expresa indicación de la causa.

No se han apreciado deficiencias en la rendición de cuentas del ejercicio fiscalizado. A la fecha de la fiscalización, EMT ha rendido, asimismo, las cuentas del ejercicio 2018.

II. OBJETIVOS, ÁMBITO Y LIMITACIONES

II.1. Objetivos y ámbito

Los objetivos generales de la fiscalización son los siguientes:

- Analizar si la gestión económica financiera se ha realizado de conformidad con la normativa de aplicación, incluyendo el cumplimiento de la normativa mercantil y de las normas específicas que son de aplicación a las empresas públicas. No se realiza un análisis específico de la contratación.
- Comprobar si los estados contables reflejan la situación financiera y patrimonial, los resultados del ejercicio y los flujos de fondos producidos, de acuerdo con los principios y normas contables que le son de aplicación.
- Verificar que la configuración de los sistemas de control interno son los adecuados y que se encuentran operativos durante el ejercicio fiscalizado.



El ámbito temporal se circunscribe al ejercicio 2017. No obstante, la fiscalización podrá retrotraerse a todos los hechos anteriores que sean precisos para un adecuado análisis de la situación existente en 2017 y también se tendrán en cuenta todos los hechos posteriores relevantes que guarden relación con el ámbito del informe.

II.2. Limitaciones

El análisis realizado y las conclusiones alcanzadas se encuentran condicionados por las siguientes limitaciones apreciadas en el curso de la fiscalización:

- No se han facilitado estudios que permitan estimar el impacto futuro, en la situación económico-financiera y en los resultados, así como en el coste de la prestación del servicio, de las decisiones estratégicas sobre las inversiones de renovación de la flota y de remodelación de los Centros de Operaciones, con el fin de dar soporte tanto a las decisiones adoptadas en el Plan estratégico como con posterioridad a su elaboración. En consecuencia, no es posible valorar si tales decisiones pueden comportar riesgos en relación con la continuidad de la actividad.
- No se ha aprobado una relación de puestos de trabajo y no constan los acuerdos sobre cuya base se hubieran fijado determinadas retribuciones complementarias, las cuales tampoco figuran recogidas ni en el convenio colectivo ni en los contratos celebrados, ni constan los actos de reconocimiento de las mismas a favor de los distintos perceptores. Esta limitación ha impedido comprobar la correcta autorización de las nóminas correspondientes.

III. ALEGACIONES.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 12.1 de la Ley de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, los resultados provisionales de la fiscalización se trasladaron, con fecha 27 de julio de 2020, a la titular del Área de Gobierno de Hacienda y Personal del Ayuntamiento de Madrid (Apartado 3º 2.2 del Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de 27 de junio de 2019, de organización y competencias del Área de Gobierno), quien presentó alegaciones el día 21 de septiembre siguiente, dentro del plazo establecido al efecto.

Asimismo, a los efectos previstos en el artículo 44.1 de la Ley 7/1988 de 5 de abril de funcionamiento del Tribunal de Cuentas, se dio traslado de los resultados provisionales de la fiscalización a quien ostentó la Presidencia del Consejo de Administración de la Entidad fiscalizada durante el ejercicio 2017, quien también presentó las correspondientes alegaciones en el plazo establecido.

Las alegaciones recibidas han sido analizadas y, en su caso, han dado lugar a modificaciones del texto del Informe.



IV. ASPECTOS GENERALES DEL CONTROL INTERNO.

IV.1. Gobierno Corporativo.

Aunque el buen gobierno se ha desarrollado sobre la base de recomendaciones (códigos de buen gobierno), parte de tales regulaciones se encuentran ya plasmadas en normas imperativas. La Ley 31/2014, de 3 de diciembre, modifica la LSC para la mejora del gobierno corporativo; entre los nuevos aspectos introducidos figura la determinación de facultades indelegables del Consejo de Administración, de las sociedades en general (artículo 249.bis) y de las cotizadas (artículo 529.ter). EMT no se encuentra obligada a la publicación de Informes Anuales de Gobierno Corporativo, previstos en el artículo 540 LSC, al no tratarse de una entidad cotizada, y no hallarse bajo el control de la CNMV.

La necesidad de tomar en consideración los principios del buen gobierno corporativo, con las necesarias adaptaciones a las dimensiones y características de las entidades, no se pone en tela de juicio en estos momentos ni en la literatura empresarial ni en el ámbito de la gestión, aunque su aplicación, para las sociedades no cotizadas, quede sujeta a simples recomendaciones en la mayoría de los casos. El Buen Gobierno hace referencia a cuestiones tales como las siguientes (tomando como referencia el Código unificado de buen gobierno de la CNMV y los modelos del IAGC):

- Diversidad aplicada en relación con el Consejo de Administración, procurando favorecer la diversidad respecto a cuestiones, como la edad, el género, la discapacidad o la formación y experiencia profesionales y, en particular, que faciliten la selección de consejeras en un número que permita alcanzar una presencia equilibrada de mujeres y hombres entre otros aspectos.
- Profesionalización e independencia de los miembros del Consejo de Administración.
- Regulación del funcionamiento del Consejo, facultades indelegables.
- Conflictos de interés.
- Operaciones vinculadas.
- Sistemas de control interno y de control del riesgo.
- Código ético, sistemas de cumplimiento y de prevención de delitos.
- Relaciones con los auditores externos.
- Nombramientos y retribuciones.

Desde el punto de vista de la evaluación del Control interno de la Entidad, la composición y funciones de los Órganos desde los que se desarrolla la Alta Dirección y el Control son aspectos esenciales. De acuerdo con el artículo 10 de los Estatutos de la Sociedad, son Órganos de dirección y administración la Junta General, que se identifica con la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, el Consejo de Administración, designado por la Junta General, la Comisión Ejecutiva, designada por el Consejo de Administración, y el Gerente, nombrado por el Consejo a propuesta de su Presidente.



IV.1.1. El Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva y el Gerente.

Consejo de Administración

Con referencia a los Consejeros, los Estatutos sólo indican que serán un mínimo de tres y un máximo de quince, en cumplimiento de la LSC. Se prevé que sea el propio Consejo el que acepte la dimisión de los Consejeros y el que proceda a nombrar otros nuevos por cooptación (artículos 244 y 245 LSC). Se prevé que el Consejo regule su propio funcionamiento (artículo 245 LSC), no obstante lo cual no consta ningún reglamento del Consejo.

Durante el ejercicio fiscalizado, el Consejo, presidido por la Concejala Delegada del Área de Gobierno de Medioambiente y Movilidad, ha constado de trece miembros, once hombres y dos mujeres, durante las tres primeras sesiones del ejercicio, y de diez hombres y tres mujeres en la última sesión de 2017, según las actas facilitadas. No consta el nombramiento de vocales "independientes" (entendiendo el término en el sentido del artículo 529 duodécimo.4 LSC).

Los consejeros no perciben retribuciones ni indemnizaciones por asistencia a las reuniones.

Entre los principales acuerdos adoptados por el Consejo en 2017, figuran los siguientes:

- Aprobación del Plan Estratégico (2 de febrero de 2017), el cual, de conformidad con el artículo 249.bis LSC, forma parte de las facultades indelegables del Consejo, según la letra b): "la determinación de las políticas y estrategias generales de la sociedad".
- Formulación de las Cuentas Anuales y del Informe de Gestión del ejercicio 2016, así como la propuesta de distribución del beneficio (30 de marzo), lo que también forma parte de las facultades indelegables del Consejo.
- Aprobación del proyecto de presupuesto para 2018 (20 de diciembre).

Comisión Ejecutiva

La Comisión Ejecutiva (artículo 249.1 LSC) o Delegada fue designada en la sesión del Consejo de 27 de julio de 2015 y se ha reunido en trece ocasiones en 2017. Durante el ejercicio fiscalizado, la Comisión ha estado presidida por la misma persona que también presidía el Consejo, y por dos consejeros más. No consta ninguna otra Comisión designada por el Consejo.

Aunque los Estatutos atribuyen a la Comisión Ejecutiva la competencia en materia de contratación, adquisiciones y enajenaciones que no superen el 1% del capital social (1.155 m€), también prevé la posibilidad de delegaciones más amplias del Consejo, el cual, en la sesión constitutiva de 2015, delegó en la Comisión Ejecutiva, con el nombre de Comisión Delegada, todas las facultades del Consejo, salvo las indelegables por Ley, dando cuenta posterior al Consejo del ejercicio de la delegación.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Entre los acuerdos más relevantes adoptados en el ejercicio 2017, además de los adoptados en materia de contratación en general y de convalidación de los gastos correspondientes a BiciMad, figuran los siguientes:

- Reestructuración de la Organización (7 de marzo de 2017), mediante la aprobación de un organigrama y la otorgación al Gerente de la autorización para el desarrollo y ejecución de la Organización, realizando los ajustes y decisiones que considere oportunas para la implementación del mencionado organigrama.
- Revocación y otorgamiento de poderes, en relación con los conferidos por acuerdo de la Comisión Ejecutiva de 7 de octubre de 2015 al Gerente y a los Directores, que abarcan todas las áreas de la gestión empresarial (30 de marzo).
- Elevación al Consejo de la Formulación de las Cuentas Anuales y del Informe de Gestión del ejercicio 2016, así como la propuesta de distribución del beneficio (30 de marzo).
- Tomar nota de la información transmitida por el Gerente acerca de la redacción y aprobación de un Código Ético, aplicable al Consejo de Administración, al Consejo de Dirección y a los propios trabajadores de la Empresa, aprobado por la Comisión Ética, por el Comité de Empresa, por el Gerente y por el Área de Gobierno de Participación Ciudadana, Transparencia y Gobierno Abierto (16 de junio).

No obstante, la formulación de Cuentas, como facultad indelegable del Consejo según la LSC, no se encuentra delegada en la Comisión Ejecutiva y el Gerente debió elevarla directamente al Consejo, de conformidad con los estatutos.

Asimismo, entre las facultades indelegables del Consejo, figura "su propia organización y funcionamiento", por lo que el Código Ético, aprobado por el Gerente, no sería aplicable al Consejo de Administración, salvo que fuera éste, o la Junta General, quienes lo adoptasen.

Gerente

Por lo que se refiere al Gerente, con la denominación de Director Gerente en el Organigrama, los Estatutos contemplan dos conjuntos de competencias, las denominadas "propias" y las que le atribuye en el supuesto de que el Consejo no relacionase las competencias que le otorga.

Entre las competencias propias destacan las siguientes: la propuesta al Consejo de la plantilla de empleados, así como la suspensión y propuesta de destitución, sus emolumentos y gratificaciones; la jefatura inmediata de todo el personal; la firma de la documentación que surja del desarrollo de su cometido, sin perjuicio de los apoderamientos en otras personas; organizar, dirigir e inspeccionar los servicios; proponer al Consejo los Presupuestos, Cuentas Anuales, Informes de gestión y propuestas de aplicación del resultado.

Las competencias que le atribuyen los estatutos en el supuesto de silencio del Consejo en la materia, son mucho más extensas, entre otras: representar a la Sociedad en juicio y fuera de él, pudiendo absolver posiciones; aprobar el escalafón y la plantilla; elaborar el Organigrama



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

para su aprobación por el Consejo de Administración; contratar y obligarse en nombre de la Sociedad, solicitando autorización del Consejo o de la Comisión en el supuesto de que las obligaciones contraídas superen el 0,3% del capital social; contratar y despedir al personal, fijando sus atribuciones y decidir sobre sus emolumentos y retribuciones; nombrar a todo el personal de la empresa con categoría inferior a Jefe de servicio y proponer al Consejo el nombramiento de los restantes; abrir y cancelar cuentas corrientes; participar en cualesquiera procedimientos de contratación; etc.

En la sesión del consejo de administración de 15 de septiembre de 2015, fue nombrado el Gerente que se mantuvo en el cargo durante todo el periodo fiscalizado, atribuyéndole todas las facultades anteriores, con la única precisión de que el límite de importe en materia de contratación y contratación de obligaciones ascendía a 150 m€.

IV.1.2. Responsabilidad Social Empresarial.

Según el Libro Verde de la Unión Europea, la Responsabilidad Social Empresarial es un concepto con arreglo al cual las empresas deciden voluntariamente contribuir al logro de una sociedad mejor y un medioambiente más limpio. La trasposición de la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2013/34/UE, en lo que respecta a la divulgación de información no financiera, se verificó por el Real Decreto-Ley 18/2017, de 24 de noviembre, por el que se modificó el Código de Comercio, la LSC y la LAC, en materia de información no financiera y diversidad. Con posterioridad, incidiendo sobre la misma materia y ampliando los contenidos del Real Decreto-Ley, se aprobó la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifican nuevamente los mismos textos legales, ampliando el ámbito de aplicación y las materias afectadas.

La primera de las indicadas disposiciones entró en vigor afectando a las Cuentas Anuales y al Informe de Gestión de 2017.

Aunque el impacto social y medioambiental de la Empresa es manifiesto, se encuentra fuera del ámbito de aplicación de las normas anteriores. EMT no está considerada "entidad de interés público" en los términos de la LAC, ni alcanzaría tampoco los límites adicionales, a partir de los cuales resultaría obligatorio incluir en el Informe de Gestión las menciones exigidas por el Real Decreto-Ley, particularmente en lo que se refiere al total del Activo o del importe neto de la cifra anual de negocios.

No obstante, en el Portal de Transparencia, se presenta un documento, firmado por el Director Gerente el 3 de julio de 2015, en el que, bajo el título de "Responsabilidad Social Corporativa", se asientan un conjunto de principios, valores y compromisos de la Empresa, que constituyen su política de RSC, pero no ofrece información específica de las políticas desarrolladas, de los resultados de las mismas, o de los riesgos asociados, por lo que no podría enmarcarse en la Información no financiera a que se refieren las disposiciones antes citadas.

Para el ejercicio 2018, el Informe de Gestión incluye por primera vez un apartado específico destinado a la Información no financiera, que cuenta con el correspondiente certificado de AENOR, aunque no sigue ningún estándar internacional, según se manifiesta en el Informe.



IV.1.3. Ética y cumplimiento legal.

El Plan Estratégico ya había previsto el desarrollo de un Código Ético, el cual fue aprobado por el Gerente en 2017. No obstante, no constan actividades de seguimiento de la aplicación del Código y de análisis de los controles existentes en la organización, con el fin de dar seguimiento a los principios y valores contenidos en el Código.

Desde el año 2010, el Código Penal prevé que las personas jurídicas puedan ser declaradas responsables penales, bien por los delitos cometidos por sus representantes legales o administradores de hecho o de derecho, bien por los delitos cometidos por quienes estando sometidos a la autoridad de los anteriores hayan realizado estos mismos hechos por no haberse ejercido sobre ellos el debido control.

La Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo de reforma del Código Penal, que entró en vigor el 1 de julio de 2015, estableció que las personas jurídicas podrían eximir su responsabilidad penal, siempre que, entre otros condicionantes, hubieran aplicado un modelo de prevención, organización y gestión eficaz para la mitigación de sus riesgos penales, lo que se conoce como "Modelo de Prevención de Delitos".

No consta que EMT haya desarrollado un Plan de Cumplimiento Legal, ni un Modelo de Prevención de Delitos, ni que se haya modificado la Organización para incluir un responsable del Área correspondiente.

IV.2. Planificación estratégica.

El plan estratégico 2017-2020 se elaboró a lo largo de 2016 y se aprobó por el Consejo de Administración el 2 de febrero de 2017.

Durante el ejercicio fiscalizado, EMT no disponía de una planificación estratégica global a largo plazo, aprobada por el Consejo de Administración, que comprendiese con carácter sistemático la totalidad de las actividades desarrolladas y que involucrase a la totalidad de las áreas de la Organización en la definición y en el seguimiento de la misma.

No obstante, existen condicionantes a largo plazo, los cuales son interdependientes entre sí, como es la existencia de un desarrollo urbanístico, en aquellos momentos pendiente de aprobación (Plan Chamartín, Madrid Nuevo Norte), que afectaría a la ubicación del Centro de Operaciones de Fuencarral, que tendría que ser trasladado a otra ubicación; como las decisiones sobre la tecnología que habrá de dominar en un futuro en la flota de autobuses, así como las reconversiones de los Centros de Operaciones de Fuencarral, de La Elipa, de Entrevías y de Carabanchel, actuaciones que se desarrollan en un marco temporal más amplio que el acotado en el Plan Estratégico.

Aunque la vigencia del Plan estratégico se extiende sólo hasta 2020, los Proyectos de reconversión de los Centros de operaciones se extienden más allá en el tiempo, entre los cuales, el de Fuencarral contempla hitos hasta 2023, lo que es prueba de lo anteriormente indicado. En el Informe de Gestión de 2018, ya se preveía que fuera el Centro de Operaciones de Fuencarral el que diera acogida a los autobuses de las líneas operadas previamente desde



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

La Elipa, durante el periodo en que este último Centro permanezca en obras para transformarse en el Centro operativo eléctrico.

Por otra parte, el Plan Estratégico debiera tener un contenido dinámico, actualizándose de forma continua. Sin embargo, el Plan 2017-2020 sigue sin recoger las nuevas inversiones previstas.

El Plan Estratégico EMT 2017-2020 parte de un diagnóstico (documento de Diagnóstico 2016 EMT), obtenido a partir del análisis de diversas fuentes, tales como cuestionarios y reuniones con empleados de EMT, análisis de encuestas a usuarios y grupos de interés, así como de documentación diversa: Cuentas Anuales e Informes de Gestión, el Plan Estratégico anterior (2012-2015), y demás planes relacionados, a nivel local y regional, con los servicios prestados por EMT (Plan de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid 2015-2019, Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, del Consorcio de Transportes de Madrid 2013-2025, Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid 2014-2020, borrador del Plan de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid 2016-2020).

Entre otros, cabe subrayar dentro de este Diagnóstico 2016, tres líneas de particular relevancia:

- Se recomienda procurar que el Convenio con el CRTM cubra los costes de explotación, así como asegurar la financiación necesaria para las inversiones con el Ayuntamiento de Madrid.
- Se pone de manifiesto un alto nivel de absentismo.
- Se hace énfasis en las inversiones tanto en el área tecnológica como en la modernización de la flota.

A partir del Diagnóstico se definieron 5 Áreas estratégicas (Cultura, Estrategia, Reingeniería, Comunicación, Alineación) y los siguientes nueve Objetivos Estratégicos:

1. Desarrollar canales de comunicación participativos como estrategia de gestión.
2. Aplicar la innovación y la tecnología a la mejora de los servicios de la compañía.
3. Potenciar el orgullo de pertenencia a EMT.
4. Disponer de un modelo económico y financiero sostenible.
5. Gestionar los recursos con eficiencia, optimizando sus procesos.
6. Adecuar la organización orientada al servicio a la sociedad.
7. Ofrecer un servicio con los mayores estándares de calidad.
8. Ser el agente de referencia de la movilidad urbana de Madrid.
9. Exportar la imagen y la transferencia de conocimiento de EMT



Para cada objetivo se definieron unas metas y unos indicadores asociados.

Asimismo se establecieron las Iniciativas Estratégicas para los objetivos. Cada Iniciativa se desglosa en los Proyectos que se van a desarrollar en el periodo 2017-2020 con hitos y sub-indicadores para su control y seguimiento, con la atribución de responsabilidades correspondiente.

La apuesta estratégica por la electrificación no estaba definida en el Diagnóstico 2016, en el que únicamente se contenía una referencia, entre las áreas de mejora identificadas, a la "ausencia de flota 100% vehículos no contaminantes". Por otra parte, durante la ejecución del Plan anterior, 2012-2015, se apreció un enlentecimiento en el ritmo de renovación de la flota, resultado de las dificultades de financiación existentes en el periodo, derivadas de que los costes generados no quedaban adecuadamente cubiertos con la tarifa de equilibrio establecida, según la Memoria Económica del Plan Estratégico.

Con respecto a los impactos sobre la calidad del aire, el Plan Estratégico 2017-2020 propone la adquisición de autobuses de elevadas prestaciones ambientales y la sustitución progresiva de la flota, con el objetivo de alcanzar en 2020 una flota de 2000 autobuses en uso con categoría ECO o superior. La principal apuesta estratégica en ese momento estaba constituida todavía por la utilización del gas natural, aunque se incluían entre las inversiones pequeñas adquisiciones de vehículos eléctricos.

La iniciativa estratégica de Desarrollo de un plan de adecuación y adaptación de edificios, flota, equipos e instalaciones, contempla la progresiva adquisición de vehículos eléctricos, así como la adecuación de los talleres para los mismos. Sin embargo, no se preveía la creación de un centro específicamente centrado en los vehículos eléctricos (La Elipa), incluida la centralización en el mismo de la recarga de las baterías, con el fin de dar servicio, fundamentalmente, al centro de Madrid, dada la ubicación del Centro de Operaciones, decisión que se adoptó posteriormente a la aprobación del Plan, ya que en el propio Plan estratégico se incluían sólo las instalaciones para el repostaje del gas natural comprimido (GNC). En el Informe de Gestión de 2017, aprobado en 2018, sin embargo, se presentaba ya la previsión de que se elaborase el proyecto y se iniciase la licitación de las obras con el fin de construir un nuevo centro que albergase una flota de 300 autobuses, todos ellos completamente eléctricos, con un sistema de carga nocturna inteligente.

La apuesta por el autobús eléctrico es coherente en términos generales con las referencias contenidas en el Plan de Gobierno 2015-2019 del Ayuntamiento de Madrid, en relación con la promoción de la movilidad eléctrica, con el fin de reducir las emisiones contaminantes.

La apuesta tecnológica por uno u otro tipo de autobús tiene notable impacto en el ámbito económico y financiero, lo que no ha podido ser analizado al no haberse facilitado estudios previos relativos al impacto económico-financiero de tales decisiones estratégicas, ni estados previsionales o proyecciones que detallen los futuros impactos.

Dentro del Objetivo 1 "Desarrollar canales de comunicación participativos como estrategia de gestión", figura la iniciativa estratégica "Mejora de comunicación interna" que incluye el proyecto "Actualización y seguimiento plan CERCA", cuyo responsable era la Dirección de



Ingeniería y Medio Ambiente, y que tiene entre sus hitos la realización de informes sobre el Plan. En el actual organigrama la actualización y seguimiento se lleva a cabo a través de la Oficina de Gestión Estratégica, la cual ha facilitado dos informes: uno a 31 de octubre, y otro a 31 de diciembre de 2017.

Del informe y análisis efectuado por la Oficina de Gestión Estratégica en 2017 se obtienen, entre otros, los siguientes datos para los indicadores estratégicos establecidos para los distintos objetivos.

Iniciativas Estratégicas del Objetivo 3: *Potenciar el orgullo de pertenencia a EMT.*

No se ha conseguido la meta establecida. En 2017 el único indicador estratégico relativo a este objetivo es el Nivel de absentismo - promedio del absentismo total de la empresa (contingencias comunes + accidentes laborales)-. El dato de 2017 es de 7,72% frente a la meta del 6,95% establecida en el plan estratégico. En 2018 el dato es del 7,45% también por encima de la meta. Además el dato de absentismo está directamente correlacionado con otros indicadores correspondientes a otros objetivos (como el coste de explotación/hora del objetivo 4) y en general afecta de alguna manera a la mayoría de los objetivos de la empresa.

También el Informe de Riesgos lo utiliza como un indicador fundamental y asigna a la materialización de estos riesgos un gran impacto económico estableciendo el límite tolerable en el 7,15%. La especial importancia de este objetivo en el Plan estratégico se puede ver en el diagnóstico previo en el que se cita entre los puntos considerados clave, y en el propio texto del Plan que afirma (página 20) "el alto nivel de absentismo es un elemento de mejora que preocupa a la empresa" y en otro punto (página 38) se refiere expresamente a este tema previendo sistemas de incentivos con el fin de reducir el absentismo.

Si se atiende a la mala evolución del absentismo de los años previos al Plan Estratégico puede entenderse la preocupación por este indicador, dada su gran repercusión económica y operativa en EMT.

	2012	2013	2014	2015	2016
Absentismo					
Por causa de enfermedad, maternidad y accidente.	4,71	4,76	5,24	5,98	6,7

En cuanto a las iniciativas estratégicas establecidas en el PE en relación con este objetivo, de acuerdo con el propio análisis efectuado al cierre de 2017 por EMT van muy retrasadas

En todo caso, las iniciativas, proyectos e hitos definidos, al margen de su nivel de consecución, no parecen dirigirse de forma directa a cambiar la tendencia en la evolución del absentismo, sino que se dirigen fundamentalmente a crear un buen clima laboral, la otra meta del objetivo 3. El propio Informe de cierre de 2017 sobre el PE elaborado por EMT, hace alusión a la mala evolución del absentismo, para lo que no alude únicamente a la baja



consecución de las iniciativas y proyectos, sino a la insuficiencia del PE en su formulación inicial para lograr el objetivo, al concluir que se va a desarrollar un plan concreto de mejora del absentismo que reunirá iniciativas concretas que surjan del comité de expertos que se forme, el cual no ha sido facilitado.

Iniciativa estratégica Planificación 2017-2020 de las inversiones (Objetivo 2) y proyecto de Adquisición de vehículos ecológicos (dentro del Objetivo 6)

Otro de los puntos clave establecidos en el diagnóstico previo es la necesidad de la inversión, tanto en el área tecnológica como en la modernización de la flota, ya que la media de edad superó en 2016 los nueve años de antigüedad, apostando por vehículos GNC y eléctricos.

El Plan de Riesgos también incluye la antigüedad media de los autobuses como otro de los indicadores fundamentales en relación con el riesgo de eficacia en el transporte, situando la antigüedad media de 2017 también en nueve años, por encima del límite de tolerancia considerado (8,69). En las entrevistas mantenidas con los responsables de EMT se ha puesto de manifiesto la repercusión de esta antigüedad sobre otros indicadores, tanto del propio PE como del Informe de Riesgos, en relación con otros riesgos de la empresa de probabilidad alta e importante impacto.

En 2017 se cumplió la planificación de las inversiones, entre la que se encuentra la correspondiente a la adquisición de autobuses. En este ámbito más concreto dentro del Objetivo 6 *Adecuar la organización orientada al servicio a la sociedad* se encuentra la iniciativa estratégica *Desarrollo de un plan de adecuación y adaptación de edificios, flota, equipos e instalaciones al servicio* con el proyecto *Adquisición de vehículos ecológicos*.

Aunque en 2017 se supera todavía el límite de tolerancia establecido para la antigüedad de la flota, es de esperar que este indicador mejore paulatinamente en los próximos años.

Proyectos de estrategia de electrificación

Dentro del Objetivo 6 *Adecuar la organización orientada al servicio a la sociedad* se encuentra la iniciativa estratégica *Desarrollo de un plan de adecuación y adaptación de edificios, flota, equipos e instalaciones al servicio, con diversos proyectos e hitos en los que se materializa la electrificación planeada*

El Informe de cierre de 2017 del PE hace alusión al cumplimiento en un 95% de un hito previsto para 2017 en relación con una nueva estación de repostado y lavado, pero no se refiere a la evolución de las actuaciones preparatorias para la demolición y construcción del nuevo Centro de Operaciones de la Elipa, de cuya situación no se ha facilitado información.

Por otro lado en el ámbito medioambiental, es preciso llevar a cabo, previamente a la realización del nuevo proyecto, la descontaminación del suelo. El proceso de descontaminación es lento y no existe un plazo fiable en cuanto a su finalización. Hasta 1971 la parcela fue una escombrera y posteriormente se convirtió en Centro de Operaciones de EMT, realizándose las actividades propias de estos centros que son potencialmente contaminantes. En 2014 EMT informó a la Consejería de una fuga estimada de 5.000 litros de gasóleo, efectuándose, a



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

solicitud de la Consejería, un trabajo para la delimitación y propuesta de actuaciones, adjudicando EMT en junio de 2015 los "Trabajos de descontaminación de los suelos, aguas subterráneas y delimitación de la contaminación en el entorno del piezómetro P7 en las instalaciones de EMT en La Elipa". Periódicamente la empresa adjudicataria emite informes de seguimiento, concluyéndose en el informe de junio de 2018, que se había alcanzado en ese momento sólo un 31,58% de reducción de la contaminación respecto de los valores objetivo.

Situación del Desarrollo urbanístico Madrid Nuevo Norte

El Centro Operativo de Fuencarral se sitúa en los terrenos de una importante operación urbanística alrededor del nudo norte ferroviario de la ciudad de Madrid, que ha venido denominándose con diferentes nombres (Operación Chamartín, Plan Prolongación Castellana de Madrid, Distrito Castellana Norte, Madrid Puerta Norte, Madrid Nuevo Norte). La Ordenación del ámbito reserva una parcela de sistema general de 40.000 m² para acoger instalaciones de EMT, si fuera necesario, en la que podrán acogerse, no obstante, en caso de que no fuera necesario utilizarlo por EMT, otros equipamientos y servicios públicos. Dicha parcela se encuentra al Norte de la Calle 30, separada del resto de éste ámbito que se ubica al sur de la Calle 30, remitiéndose su ordenación específica a un posterior Estudio de Detalle.

La parcela reservada, cuenta con una superficie muy inferior a la actualmente ocupada por el Centro de Operaciones de Fuencarral (aproximadamente 110.000 metros cuadrados). El alejamiento de las cabeceras de las líneas del Centro operativo repercute directamente en los costes de operación, tanto en consumo de combustibles como de repuestos, como en la necesidad de mayores recursos humanos para cubrir las mismas líneas, entre otros.

Por otra parte, no se ha facilitado ninguna previsión temporal acerca de cómo podría coordinarse el funcionamiento de los Centros de Operaciones para asegurar la continuidad en la prestación del servicio de transporte urbano de viajeros en el supuesto de que se produjera la coincidencia temporal entre la realización de las obras de La Elipa y la realización del traslado del Centro Operativo de Fuencarral.

IV.3. Auditoría Interna, Gestión de riesgos y modelo de costes.

El organigrama aprobado por la Comisión Delegada en marzo de 2017 creó la Oficina de Control de Gestión y Auditoría, con funciones relacionadas con la elaboración del presupuesto de la empresa y el control de su ejecución y con la gestión de riesgos, incluyéndose expresamente entre sus funciones el "diseño y seguimiento del sistema de gestión de riesgos". En el Acta de la Comisión Delegada de 16 de junio de 2017 consta el nombramiento de su responsable.

Dadas las carencias de personal suficiente y el hecho de desempeñar simultáneamente otras funciones, particularmente en el ámbito del control de gestión, la Oficina no tiene la configuración necesaria para un adecuado desarrollo de la función de Auditoría Interna. Carece, por otra parte, de un "estatuto" definido de acuerdo con los principios del Instituto de Auditores Internos, que atienda a garantizar su independencia. La Oficina, además de participar en la propia gestión, a través de la elaboración de los presupuestos y el control de su ejecución, depende orgánica y funcionalmente de la Dirección Financiera, y no tiene



relación directa en el ejercicio de sus funciones con el Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva o el Gerente.

Gestión de riesgos

EMT ha efectuado un trabajo de valoración de los riesgos corporativos. Con arreglo a lo recogido en el Acta del Consejo de Administración celebrado el 26 de enero de 2016, se consideró de interés la evaluación de riesgos, cuyo desarrollo se ha incorporado también al Plan Estratégico. Se llevaron a cabo durante 2017 los trabajos correspondientes, en los que se solicitó la participación de los responsables de las distintas Áreas de la empresa, y que finalizaron con la emisión del Informe de Control de Riesgos, que fue elevado, de acuerdo con las manifestaciones de la responsable de esta Oficina, al Comité de Dirección, en diciembre de 2017.

Se identificaron 10 categorías de riesgos, siete de ellas valoradas en el conjunto de la empresa (Falta de innovación y exportación del conocimiento; Gestión de recursos humanos; Financiero; Legales y normativos; Medioambientales, Comunicación y Seguridad); y otras tres categorías (Eficacia, Eficiencia y Pérdida de calidad), que se valoran separadamente para las distintas Áreas de prestación de servicios de EMT (Servicio de Transporte, Movilidad Grúas y SACE, Aparcamientos y BiciMad). Para cada una de estas categorías y áreas se definieron los riesgos e indicadores y se identificaron los objetivos afectados del Plan estratégico.

En cuanto a los indicadores, se establecieron los denominados límites de tolerancia, calculándose la probabilidad de que se materialice el riesgo en función del número de indicadores que superan el límite de tolerancia establecido. Estos indicadores y límites de tolerancia se han definido a partir de las aportaciones de los responsables de las áreas involucradas.

Se calculó asimismo el impacto económico y reputacional asociado a determinados riesgos. El informe de control de riesgos del año 2017 concluye con un mapa de riesgos. El informe incluye datos de los indicadores para los años 2015, 2016 y 2017. Destaca por su importancia el Indicador de absentismo, que se utiliza tanto para valorar el riesgo de eficacia como el de gestión de recursos humanos. Además, este indicador es el que se utiliza como meta asociada al objetivo estratégico *O3 Potenciar el orgullo de pertenencia a EMT*.

La antigüedad media de los autobuses es otro de los indicadores fundamentales en relación con el riesgo de eficacia en el transporte, la cual alcanza en 2017 los 9 años, por encima del límite de tolerancia considerado (8,69). Además, en las entrevistas mantenidas con los responsables de EMT se ha puesto de manifiesto la repercusión de esta antigüedad sobre otros indicadores tanto del propio PE como del Informe de Riesgos, en los que también se supera en 2017 el índice de tolerancia, tales como el coste de repuestos por Km o el número de conatos de incendio por Km, que alcanza un 0,89 de episodios, frente al límite fijado de tolerancia del 0,59.

De acuerdo con la Jefe de la Oficina de Control de Gestión y Auditoría, de forma semestral se realiza un seguimiento parcial de los riesgos y una revisión completa anual, que son presentadas al Comité de Dirección.



No obstante, esta fórmula centralizada de la evaluación de riesgos, con revisiones periódicas, no puede considerarse óptima, ya que se aparta de las características que debiera reunir un modelo de gestión del riesgo corporativo que involucrase al conjunto de la organización y se integrase perfectamente con el Plan estratégico.

Debiera considerarse como riesgo cualquier evento o amenaza que pudiera impedir la consecución de los objetivos del Plan estratégico, por lo que la definición de los riesgos considerados debiera actualizarse para recoger los que fueran surgiendo en cada momento.

Un sistema de gestión de riesgos debiera asegurar la actualización continua en la identificación, evaluación, respuesta, seguimiento y control de los riesgos, la transmisión de la información existente en todos los niveles organizativos para que pueda ser conocida por la Alta Dirección, y la corresponsabilización de los diferentes niveles de la organización a la hora de identificar, analizar, valorar, evaluar y supervisar el sistema.

Por otra parte, la Oficina de Control de Gestión y Auditoría realiza simultáneamente otras funciones, como el control presupuestario, que pueden comprometer su independencia a la hora de evaluar los riesgos, y sus disponibilidades de personal son limitadas.

Modelo de costes

Aunque están definidos centros de coste, se calculan los mismos y se elaboran informes periódicos, en el marco del control de gestión, no se ha definido un verdadero "modelo de costes". No se dispone de normas o procedimientos y tampoco se ha desarrollado un módulo en SAP.

IV.4. Organigrama

En desarrollo de las propuestas del Plan Estratégico 2017-2020, que identificaba entre las áreas de mejora la organizativa, fue aprobado el nuevo Organigrama en marzo de 2017 por la Comisión Delegada.

Entre las causas que promovieron la reforma organizativa, según se manifiesta en el documento aprobado por la Comisión Delegada, estaban la integración de nuevos servicios en los últimos años en EMT, la necesidad de homogeneizar y normalizar criterios que permitan una distribución racional entre las unidades de trabajo, el correcto dimensionado de la plantilla y recursos, así como la importancia de la unidad tecnológica y la optimización de procesos internos en el contexto del nuevo plan estratégico, según se declara en el nuevo Organigrama. Sin embargo, el Informe Diagnóstico de 2016 no ha sido facilitado.

La estructura se divide entre los departamentos que dan servicio al usuario y los que se destinan al servicio interno corporativo. Por un lado, las actividades enfocadas al servicio externo, que son el servicio de autobús, de grúas, de aparcamientos, de bicicletas públicas, de información ciudadana, SACE y consultoría. Y por otro, las actividades corporativas y de soporte a la empresa donde aparecen las "Oficinas" como elemento nuevo y que actúan como unidades de servicios internos transversales.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Dentro de la estructura, un aspecto esencial es el de la descentralización en los Centros de Operaciones, los cuales quedan reforzados como unidades de negocio con dependencia directa de la Gerencia.

En la nueva estructura, las Direcciones definen las políticas de la organización mientras que los Centros de Operaciones las ejecutan de forma homogénea.

Se ha efectuado un análisis comparativo de los organigramas vigentes en 2017, por un lado, el vigente a principios de 2017, y por otro, el aprobado en marzo de 2017, Asimismo, se han analizado las modificaciones introducidas en este último organigrama, y que han dado lugar al publicado en el Portal de la Transparencia de EMT en 2018.

Entre el organigrama vigente a principios de 2017 y el aprobado en marzo de dicho ejercicio, las principales diferencias son:

- Las Subdirecciones de Tecnología y Sistemas de Información, y Financiera se convierten en Direcciones. La existencia de estas Subdirecciones se debía a que, en un principio, la Subdirección Financiera se encontraban entre las Unidades que daban apoyo al Gerente; y la Subdirección de Tecnología y Sistemas de la Información dependía de la Dirección de Ingeniería y Medio Ambiente.
- Desaparece la Subdirección de contratación, pasando la División de contratación a la Secretaría General, por pretendidas sinergias con la asesoría jurídica, también dependiente de la Secretaría.
- Se crea la Dirección Adjunta, que se crea en el nuevo organigrama., como unidad de apoyo a la Gerencia, y que asume todas las Divisiones de la Dirección de Ingeniería y Medio Ambiente, la cual desaparece. Además, asume la División de Estudios Estadísticos y Documentación, y la División de Seguridad, antes integradas en la Secretaría General.
- Las mayores transformaciones se producen con relación a la Dirección de Operaciones:
 - a) La Subdirección de Material Móvil, asume los Centros de Operaciones. Desaparece la antigua Dirección de Centros de Operaciones.
 - b) La Subdirección de Operaciones recoge las Divisiones que antes agrupaba la antigua Dirección de Operaciones.
 - c) Desaparece la Dirección de Ingeniería y Medio Ambiente. Sus Divisiones pasan a integrarse en la Dirección Adjunta.

Otras novedades en el nuevo Organigrama son las siguientes:

- Se crean tres Oficinas: de Control de Gestión y Auditoría, Estratégica y de Gestión de Personal, que dependen directamente de las Direcciones correspondientes, pero tienen un nivel jerárquico inferior a las Áreas.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

- En la Dirección de RRHH se incluyen Departamentos que dependen directamente de la Dirección, si bien, se encuentran en un nivel inferior al de las Áreas. Son: Relaciones Laborales, Agrupación Deportiva y la ya mencionada Oficina de Gestión de Personal.
- También en la Subdirección de Material Móvil se incluyen Departamentos dependientes directamente de la citada Subdirección: Asistencia en calle, Taller General y Departamento de Almacén y Laboratorio, con categoría inferior a los Centros de Operaciones.

Posteriormente se realizaron otros cambios, cuyas principales variaciones son:

- La Dirección adjunta cambió su denominación a Subdirección de Servicios Generales. Dicha Subdirección modifica ligeramente su estructura.
- Se crea la Agencia Centralizada de Recaudación, en la Subdirección de Centros de Operaciones (antes Subdirección de Material Móvil), y la Oficina Técnica en la Subdirección de Operaciones, así como la figura del Inspector Principal.
- El Área de Planificación y programación, antes dependiente de la Subdirección de Operaciones, se separa de ésta, y se crea directamente dependiente de la Dirección de Servicios de Transporte, bajo la denominación de Planificación del Material Móvil.
- El SACE se incorpora a la Dirección de Servicios de Transporte, pese a que la revisión del carril BUS, con el fin de que se cumplan las Ordenanzas de tráfico, no guarda una relación directa con la prestación del servicio de transporte.
- En la Dirección de Servicios de Movilidad se crea el Servicio del Teleférico, que es asumido por EMT en 2018. También se crean Departamentos directamente dependientes de la Dirección, pero de categoría inferior, son: Apoyo a Dirección y Servicios; Gestión y Nombramiento de Personal; y Control Económico Financiero.

Pese a la denominación de algunas unidades en el Organigrama, la distribución funcional de éste no tiene carácter de categorías profesionales, ya que existen categorías profesionales, como Jefe de División, que se consolidan. Tras las modificaciones organizativas, antiguas Divisiones han pasado a depender de Jefaturas con un una categoría inferior.

Por otra parte, con criterios de control y de separación de funciones, es aconsejable lo siguiente:

- Separar la unidad responsable de Tesorería del Área de Contabilidad, aunque permanezca en la Dirección Financiera.
- Separar la unidad responsable de la Contratación de la Asesoría Jurídica y de la Secretaría General

Por otra parte, es recomendable valorar la Organización como instrumento al servicio de los objetivos del Plan estratégico, aunque en la actualidad no se disponga aún de una planificación estratégica suficientemente desarrollada, por lo que debe permitir la identificación



de los responsables del cumplimiento de los objetivos, de tal manera que los cambios en la planificación estratégica avancen unidos a los cambios en el Organigrama. De igual forma, se hace necesaria la coordinación con el sistema de gestión de riesgos, también al servicio del cumplimiento del Plan estratégico, por lo que debe permitir la identificación de los responsables correspondientes. Por último, la RPT debiera estar coordinada con el Organigrama, la Planificación Estratégica y la Gestión de riesgos.

IV.5. Auditoría Externa y controles desarrollados por la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid.

En el periodo fiscalizado, EMT se ha sometido a Auditoría Externa, de acuerdo con lo previsto en la DA primera.1.f) de la LAC, la DA primera del Reglamento de la LAC y el artículo 257 LSC. Con arreglo al artículo 264 LSC, el Auditor es nombrado por la Junta General.

No constan comunicaciones realizadas por los Auditores externos, de deficiencias significativas del control interno que afecten al ejercicio 2017. El Informe de Auditoría de 2017 presenta una opinión favorable sin salvedades.

Por otra parte, la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid viene realizando controles anuales de cumplimiento legal.

De acuerdo con el nuevo Organigrama, aprobado en marzo de 2017 por la Comisión Delegada, corresponde al Área de Contabilidad, dentro de la Dirección Financiera, las relaciones tanto con el auditor externo como con la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid. Tales previsiones no son consideradas adecuadas, en aras del control, ya que el nivel orgánico al que se establece la relación, así como el Área concreta con la que se establece, puede afectar a la colaboración con los controles indicados y puede mermar el conocimiento por parte de la Alta Dirección de las deficiencias apreciadas directamente durante el propio proceso de control.

Tomando como criterio inspirador la regulación en las empresas cotizadas, el artículo 529 quaterdecies.4.e) LSC remite tales relaciones a la Comisión de Auditoría, constituida por el Consejo de Administración, a quien también corresponde la propia propuesta del nombramiento del Auditor Externo. Aunque no existe en EMT una Comisión de Auditoría, debiera plantearse la reasignación de las relaciones a un Órgano de la Alta Dirección.

V. EXAMEN DE ALGUNAS ÁREAS DE LA GESTIÓN ECONÓMICO FINANCIERA.

V.1. Cuentas anuales.

En los Anexos I a IV se muestra la información contable deducida de las Cuentas Anuales rendidas de 2017.

Las cuentas se han formulado de conformidad con lo previsto en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y normas complementarias. No consta que se hayan desarrollado, por parte de los servicios de la Entidad, instrucciones específicas de carácter contable, que contribuyan a dar tratamiento uniforme a las operaciones habituales de la misma.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Se reflejan a continuación los aspectos más relevantes de la información contenida en el Balance y en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Balance

Dentro del Activo, que se ha incrementado en un 15% en 2017, los saldos más relevantes son los correspondientes al Inmovilizado Material, el cual pasa de 408 a 472 millones de euros en 2017 y constituye el 76% del activo. De los indicados importes, 150 millones corresponden a Terrenos y Construcciones y el resto, fundamentalmente, a Instalaciones Técnicas y Otro Inmovilizado Material, donde se registran los elementos de transporte, que pasan de 212 millones en 2016 a alcanzar 264 millones en fin de 2017, debido a las inversiones del ejercicio, principalmente en la adquisición de autobuses.

En diciembre de 2016, el parque de autobuses era de 2.105 unidades, de las cuales 420 estaban totalmente amortizadas contablemente, pese a lo cual seguían en servicio en gran parte, ya que el parque en servicio era de 1.915 unidades. Durante el ejercicio fiscalizado, el saldo entre las altas y las retiradas del servicio condujo a un parque en funcionamiento de 2.025 unidades, de las cuales 306 continuaban en activo pese a estar contablemente amortizadas.

De acuerdo con el Informe de Gestión de 2017 (página 79), la distribución del parque móvil, desde un punto de vista medioambiental, suponía 1.585 vehículos verdes, de los cuales 1.019 eran de GNC convencional y 522 eran vehículos propulsados por gasóleo. En fin de 2017, sólo 23 vehículos disponían de propulsión eléctrica pura.

En 2017 se produjeron altas en elementos de transporte por valor de 81 millones, mientras que en el ejercicio anterior se habían producido adquisiciones por valor de 67 millones. De entre las altas de 2017, aproximadamente 1,2 millones de euros correspondieron a la adquisición de 1.100 bicicletas, otro millón se destinó a mejoras en los autobuses previamente adquiridos y, el resto, 79 millones de euros, a la adquisición de 253 autobuses.

La mayor parte de los autobuses en explotación fueron adquiridos en propiedad, ya que sólo 97 unidades lo fueron en régimen de arrendamiento financiero, en ejercicios anteriores.

En lo que se refiere a las instalaciones, se produce el traspaso al inmovilizado terminado, desde el inmovilizado en curso, de inversiones por valor de 10,5 millones, correspondientes a la remodelación de los Centros de Operaciones de La Elipa, de Entrevías, de Carabanchel y de Fuencarral.

El capital social ascendía, de acuerdo con el artículo 5 de los Estatutos, a 115.501.277,6 euros, íntegramente suscrito y desembolsado por el Ayuntamiento de Madrid, por lo que EMT es una sociedad unipersonal. Según el artículo 7, en coordinación con el artículo 22.2.f) LBRL, la enajenación de acciones que comporte una modificación de la forma de gestión del servicio público, exigirá el acuerdo del Pleno de la Corporación.



El saldo de la Reserva Legal no alcanza el 20% del importe del capital, según lo exigido por la LSC, ya que asciende a sólo 9 millones de euros, lo que supone un déficit de dotación de 14 millones de euros.

En 2017, el Ayuntamiento concedió a EMT subvenciones de capital por valor de 102 millones de euros. Dentro del saldo de subvenciones en el Pasivo del Balance, de 222 millones de euros, 39 millones proceden del CRTM y 177 millones del Ayuntamiento.

En el Pasivo no corriente, la partida fundamental es la correspondiente a deudas con entidades de crédito, por valor de 40 millones de euros; en el pasivo corriente, la rúbrica de mayor importe corresponde a proveedores de inmovilizado, de 94 millones.

En el siguiente cuadro se muestra la deuda con entidades de crédito, corriente y no corriente, tanto por préstamos como por pólizas de factoring y por leasing, contabilizada independientemente en el Balance:

Cuadro V.1: Evolución de la deuda bancaria por préstamos, factoring y leasing, coste efectivo (euros y %)

Concepto	31/12/2017	31/12/2016
Deuda bancaria préstamos y pólizas	58.699.501	74.458.715
Gasto financiero deuda préstamos y pólizas	814.516	1.578.018
Coste efectivo deuda bancaria préstamos y pólizas	1,09%	1,69%
Deuda Leasing	15.065.938	17.964.113
Gasto financiero Leasing	279.607	364.894
Coste efectivo Leasing	1,56%	1,75%
Total Deuda bancaria	73.765.439	92.422.828
Total gasto financiero deuda bancaria	1.094.122	1.942.912
Coste efectivo medio deuda financiera	1,18%	1,70%

La Deuda derivada de préstamos y pólizas con bancos y contratos de leasing se ha visto reducida a lo largo del ejercicio 2017 en 18.657 m€, lo que supone, una reducción del 20%. En cuanto al coste efectivo de la deuda financiera, ha pasado del 1,70% al 1,18%, lo que supone una reducción del 30%. Esta disminución es consecuencia de la evolución a la baja del euríbor (en sus distintos plazos de capitalización), la renegociación de los tipos aplicados en los distintos préstamos (Bankinter, Abanca, BBVA y Banco Popular) y las operaciones de refinanciamiento de los mismos vía cancelación de aquellos (mencionados en el párrafo anterior) en los que no se podía negociar a la baja, para contratar unas mejores condiciones



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

en un nuevo préstamo (Bankia). El gasto financiero se ha reducido un 44%, pasando de un importe de 1.943 m€ en 2016 a 1.094 m€ en 2017.

EMT presenta en 2017 un fondo de maniobra negativo de 28 millones de euros, no obstante lo cual los Administradores formulan las cuentas bajo el principio de empresa en funcionamiento, ya que manifiestan disponer de líneas de financiación suficientes y entienden que, al haberse corregido la situación de pérdidas de ejercicios anteriores, el fondo de maniobra se restablecerá de forma paulatina.

Pérdidas y Ganancias.

Dentro del importe neto de la cifra de negocios por actividades ordinarias de 2017, que asciende a 501 millones de euros, 478 millones derivan del servicio de transporte, y 11 millones de la gestión de aparcamientos. Los ingresos derivados del servicio de transporte provienen de la aplicación de la tarifa de equilibrio convenida con el CRTM al número de kilómetros realizados.

Dentro de los ingresos accesorios, los correspondientes a publicidad alcanzan 16 millones de euros, derivados de la explotación publicitaria de los espacios destinados a ello en las marquesinas de las paradas de autobús y en los propios autobuses.

Entre las subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio, el importe más relevante es el correspondiente a las recibidas del Ayuntamiento de Madrid para cubrir el déficit de las actividades distintas del transporte urbano de viajeros, que asciende a 24 millones de euros.

Los gastos de personal ascienden a 431 millones de euros, de los que 115 millones se atribuyen a cargas sociales.

Dentro de los aprovisionamientos, el gasto de combustibles asciende a 35 millones de euros, y el de repuestos a 13 millones.

En relación con los repuestos, desde octubre de 2016 en que EMT inicia la prestación del servicio de BiciMad, se incluyen los correspondientes a este servicio, habiéndose producido compras por importe de 1.260 miles de euros, que explicarían el incremento de la rúbrica respecto del ejercicio anterior. Estos gastos requirieron de "convalidaciones" por la Comisión Delegada del Consejo de Administración, ya que no se había procedido a la licitación de los correspondientes contratos y la continuidad del servicio requería disponer de los mismos proveedores, hasta tanto se licitasen los contratos independientemente.

Los servicios exteriores se incrementan en un 15%, incorporándose también en ellos los procedentes de BiciMad, también sometidos a "convalidación", por hallarse en la misma situación.

En 2017 se alcanza un beneficio de 2.738 miles de euros, mientras que en 2016 fue de 11.064 miles de euros, lo que supone una disminución del 75% del beneficio. El resultado alcanzado en 2018 se mantiene en cifras semejantes a las de 2017, de 2.553 miles de euros.



Al analizar la disminución del beneficio de 2017 respecto de 2016 se aprecia la disminución en un 27% de las subvenciones de explotación (9 millones de euros), fundamentalmente compensaciones del Ayuntamiento de Madrid por la prestación del Servicio de retirada y depósito de vehículos, así como los aumentos en diversas rúbricas de gastos, tales como el consumo de gas natural (3 millones de euros, un 27%), los gastos de personal, que se incrementan en un 4% (15 millones); los servicios exteriores, en un 15% (4 millones de euros); y, por último las amortizaciones, que aumentan un 23%, lo que supone 7 millones. Este conjunto de efectos negativos no alcanza a verse compensado con el incremento de la cifra de negocios en un 5% (22 millones) y el incremento de las subvenciones de inmovilizado imputadas al resultado del ejercicio en 9 millones de euros, un 87%.

El tipo aplicable del Impuesto de Sociedades es del 25%, si bien EMT goza de una bonificación del 99% de la cuota resultante, por prestación de servicios públicos locales.

En los apartados siguientes se muestra el análisis realizado sobre algunas áreas significativas.

V.1.1 Inmovilizado intangible.

Se incluye un Fondo de Comercio como consecuencia de la adquisición de la unidad de negocio BiciMad, con efectos de principios de noviembre de 2016. Se dota la amortización del mismo en el plazo de 10 años. En las cuentas de 2018, en la Nota 6.2 de la Memoria., se declara que el hecho de que en dicho ejercicio no se haya obtenido la autorización para la ampliación del servicio de BiciMad no impide que se generen suficientes flujos de caja por la unidad de BiciMad como para mantener el ritmo de deterioro del Fondo de Comercio.

En cuanto las Aplicaciones Informáticas se refiere, la mayor parte de la composición del saldo de la cuenta es antiguo y existen movimientos de poca importancia en el ejercicio 2017. Se produjo un proceso de regularización con bajas en el año 2010 por importe de 5.334.972,72 €. El importe más significativo (saldo total 14.683 m€) deriva de licencias de SAP por liquidaciones efectuadas entre 2006 y 2009, lo que supone un 70% del saldo bruto. Dado que en 2019 se ha iniciado un proceso de adaptación y renovación de SAP en EMT, se recomienda que se proceda nuevamente a depurar los saldos antiguos.

V.1.2. Inmovilizado material.

No consta que se proceda a la evaluación del potencial deterioro sufrido por el inmovilizado, con el fin de dotar, en su caso, la correspondiente provisión.

Es de aplicación a esta agrupación contable la Resolución de 1 de marzo de 2013, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro y valoración del inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias.



Terrenos y Construcciones.

Los inmuebles de la Agrupación Deportiva contablemente aparecen entre el Inmovilizado Material y según normas contables, deberían figurar como Inversiones Inmobiliarias y no como Inmovilizado Material, al igual que figuran las propiedades vacacionales de los empleados de EMT (Tavernes y Torremolinos). Entre dichas masas patrimoniales destaca, la parte correspondiente a instalaciones de la Agrupación Deportiva en Fuencarral, que se imputan al Centro de Coste del Centro de Operaciones y no de la Agrupación Deportiva.

En cuanto al local y plazas de aparcamiento de la calle Mar de Kara que según el inventario de inmuebles, estaba sin uso en 2017, se aprecia que figuran como Inmovilizado Material, dentro del Centro de Coste de "Servicios de Grúa". Deberían también ser reclasificadas como Inversiones Inmobiliarias. Cabría valorar un deterioro contable al no existir una previsión de flujos de caja futuros. Además, dichas propiedades figuran enteramente como Construcciones en la cuenta 211, sin que se desglose la parte del importe de los terrenos. El impacto de esta incidencia además de que contablemente no se estarían usando las cuentas apropiadas, es que se estarían amortizando los importes correspondientes a Terrenos, lo cual sería incorrecto.

Según las aclaraciones aportadas por EMT, en cuanto a la contabilidad analítica, la causa de que se mantengan estos errores es que la Entidad no se considera obligada a llevar una contabilidad de costes, y lo hace únicamente para favorecer la gestión. No obstante, al recibir subvenciones tanto de capital como de explotación, principalmente del Ayuntamiento de Madrid y del CRTM, las actividades deficitarias deben estar debidamente identificadas y el cálculo de su resultado o déficit debiera obedecer a criterios objetivos.

Actualmente EMT gestiona diversos aparcamientos municipales, actividad surgida por la absorción en 2014 de la sociedad Madrid Movilidad, S.A, sucesora desde 2004 de la sociedad de economía mixta EMITRA, SA. En 2017 EMT gestiona 18 aparcamientos, en virtud de los correspondientes acuerdos municipales, y otro más en régimen de alquiler.

EMT no ha registrado contablemente los activos recibidos del Ayuntamiento por estos conceptos y se limita a registrar tan solo las obras por ampliación o mejora que ella misma realiza. En la mayoría de los supuestos, el Ayuntamiento no ha asumido el coste de construcción de los mismos, al provenir de concesiones que han finalizado su vigencia, por lo que debieran registrarse por su valor razonable.

En relación a la revisión del contenido de la Memoria en la nota 7ª, si bien se informa sobre el importe de los bienes totalmente amortizados distinguiendo entre Construcciones y resto de elementos, de acuerdo con las prescripciones del apartado 5.2.j) del Contenido de la Memoria que establece el PGC, no se indican las características de dichos bienes

Instalaciones técnicas.

El 73% de las altas de la cuenta en el ejercicio la configuran altas por obras realizadas en instalaciones de GNC en cuatro Centros de Operaciones. Se ha obtenido de SAP la documentación relativa para el alta, pero no la ficha propiamente dicha, de acuerdo con el proceso establecido por EMT, Proceso CO.06.02, sobre Inversiones y Activos, que tampoco ha



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

sido aportada por el departamento de contabilidad cuando fue solicitada. Sin embargo, se ha detectado como incidencia que las obras realizadas en el C.O. Entrevías se atribuyen en el asiento contable al C.O. Sanchinarro.

Se ha comprobado el contenido de la Memoria y la razonabilidad de la contabilización de las operaciones en esta cuenta, así como el ritmo de amortización empleado.

Maquinaria

Se han seleccionado expedientes de alta y de baja, hasta completar un saldo superior al 50% de los movimientos en positivo y en negativo durante el ejercicio 2017. Como incidencia en cuanto a las altas, no se han encontrado en SAP las fichas según el modelo del proceso correspondiente, Proceso CO.06.02 sobre Inversiones y Activos. Las bajas analizadas sí gozan de ficha de acuerdo con el modelo oficialmente aprobado.

Se ha comprobado el contenido de la Memoria y la razonabilidad de la contabilización de las operaciones en esta cuenta, así como el ritmo de amortización empleado.

Utillaje

Tampoco las operaciones se han completado en SAP según el modelo del proceso correspondiente, Proceso CO.06.02 sobre Inversiones y Activos. Las bajas analizadas sí gozan de ficha de acuerdo con el modelo oficialmente aprobado.

Se ha comprobado el contenido de la Memoria y la razonabilidad de la contabilización de las operaciones en esta cuenta, así como el ritmo de amortización empleado.

Otras instalaciones.

Se han seleccionado expedientes de alta, hasta completar un saldo superior al 81% de los movimientos. Como incidencia en cuanto a las altas, no se han encontrado en SAP, ni el departamento de contabilidad ha aportado la ficha según el modelo del proceso correspondiente para cada elemento, Proceso CO.06.02 sobre Inversiones y Activos, tan solo un documento PDF que sí contiene todo el detalle necesario para rellenar dicha ficha.

Se ha comprobado el contenido de la Memoria y la razonabilidad de la contabilización de las operaciones en esta cuenta, así como el ritmo de amortización empleado.

Mobiliario

Se han seleccionado expedientes de alta, hasta completar un saldo superior al 51% de los movimientos en positivo y en negativo un 47% de las bajas. En SAP se han buscado las facturas, contratos y fichas de alta para las altas y la ficha de baja para las bajas.

No se cumplimenta adecuadamente el Proceso CO.06.02 sobre Inversiones y Activos, como en los supuestos anteriores.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

En las dos altas analizadas no figura en SAP el contrato ni referencia al mismo en el apartado correspondiente y solicitado el mismo no ha sido aportado. La ficha de las bajas analizadas obraba en SAP y estaba rellena de conformidad con el proceso correspondiente.

Se ha comprobado el contenido de la Memoria y la razonabilidad de la contabilización de las operaciones en esta cuenta.

Equipos para procesos de la información

Se han seleccionado expedientes de alta, hasta completar un saldo superior al 54% de los movimientos. Como incidencia en cuanto a las altas, no se han encontrado en SAP las fichas que debieran cumplimentarse, ni el departamento de contabilidad ha aportado las mismas según el modelo del proceso correspondiente, Proceso CO.06.02 sobre Inversiones y Activos. En una de las dos altas analizadas no figura en SAP el contrato ni referencia al mismo en el apartado correspondiente, pero solicitado el mismo ha sido aportado.

Se ha comprobado el contenido de la Memoria y la razonabilidad de la contabilización de las operaciones en esta cuenta.

Elementos de transporte

Esta cuenta se divide básicamente en tres divisionarias, la 2180 para autobuses, la 2183 para las bicicletas y la 2181 para otros vehículos. Respecto de los autobuses se han analizado la totalidad de las altas, así como las bajas con ingresos. En cuanto a las bicicletas de BiciMad, se han seleccionado expedientes de alta, hasta completar un saldo superior al 52% de los movimientos en positivo, así como el 100% de las bajas.

Autobuses

De acuerdo con la regla general que establece la norma segunda de la mencionada Resolución de 1 de marzo de 2013, la valoración posterior del inmovilizado material dependerá de las actuaciones que en su caso se lleven a cabo sobre el mismo, así como de la amortización acumulada y de cualquier corrección valorativa por deterioro que se haya registrado.

Renovaciones

De acuerdo con la Norma 2ª punto 2.2.2 de la Resolución de 1 de marzo de 2013, en las renovaciones, que consisten en "recuperar las características iniciales del bien objeto de renovación", en las que se sustituyen recambios de gran valor por otros nuevos, el proceder será el siguiente:

- a) Se capitalizará, integrándose como mayor valor del inmovilizado material, el importe de las renovaciones efectuadas de acuerdo con el precio de adquisición o, en su caso, con el coste de producción, siempre que se cumplan las condiciones para su reconocimiento establecidas en la primera parte del Plan General de Contabilidad.
- b) Simultáneamente a la operación anterior se dará de baja el elemento sustituido, la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro de valor, registrándose, en su



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

caso, el correspondiente resultado producido en esta operación, por la diferencia entre el valor contable resultante y el producto recuperado.

- c) En caso de entrega de un elemento sustituido dentro del proceso de renovación, a cambio de un nuevo elemento, se aplicará lo relativo a las adquisiciones de inmovilizado entregando como pago parcial otro inmovilizado, tal como se desarrolla en la norma tercera de esta Resolución.

En los mismos términos se pronuncia la consulta 3 publicada en el BOICAC Nº 104/2015. Aunque EMT dispone en el módulo Financiero y en el de mantenimiento de SAP de información suficiente para ello, no contabiliza las renovaciones de los denominados "conjuntos numerados" de esta forma, sino que se da de baja el elemento incorporado al autobús, y no el sustituido.

Ampliaciones y mejoras (Norma 2ª punto 2.3):

De acuerdo con el PGC en su NRV 3ª, apartado c) establece que "Los costes de renovación, ampliación o mejora de los bienes del inmovilizado material serán incorporados al activo como mayor valor del bien en la medida en que supongan un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de su vida útil, debiéndose dar de baja el valor contable de los elementos que se hayan sustituido".

El incremento de valor del activo se establecerá de acuerdo con el precio de adquisición o coste de producción de la ampliación o mejora. Si en estas operaciones se produjeran sustituciones de elementos, se aplicará lo dispuesto en el apartado 2.2 de esta Norma, visto en el apartado anterior.

En 2017, las ampliaciones o renovaciones más importantes han tenido lugar con ocasión de los autobuses "Retofitados", correspondientes a la línea 76, que circulaba con motores eléctricos con sistema de recarga por inducción. Éste sistema es fruto de un proceso llamado "retofitar", término anglosajón que se utiliza para definir la retroadaptación o acondicionamiento de maquinaria para la mejora de su eficiencia (para los trabajos se contrató una empresa externa). En este caso, se han activado en SAP los costes de la transformación de los autobuses, originariamente híbridos, en eléctricos puros susceptibles de recarga por inducción. Sin embargo, no se ha acreditado que la transformación aumente la eficiencia ni la vida útil de los autobuses, ni se ha comprobado si el valor final está por encima del precio de mercado de autobuses similares, en cuyo caso debiera reducirse.

Piezas de recambio del inmovilizado (Norma 2ª punto 2.4):

El PGC en su Quinta Parte, Definiciones y Relaciones Contables, establece que la cuenta 218 "Otro Inmovilizado Material" incluirá, entre otros elementos, "los repuestos para inmovilizado cuyo ciclo de almacenamiento sea superior a un año", lo que también recoge la Resolución de 1 de marzo de 2013. También se incluyen en el inmovilizado las piezas de recambio de almacenamiento inferior al año para el caso que se adquieran con el objetivo de mantener un nivel de repuestos de seguridad de elementos concretos. Y añade que "se registrarán junto con los bienes que vayan a sustituir y se someterán al mismo proceso de amortización".



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

De acuerdo con la NRV 2ª del PGC, en su apartado 2.1, "Se amortizará de forma independiente cada parte de un elemento del inmovilizado material que tenga un coste significativo en relación con el coste total del elemento y una vida útil distinta del resto del elemento".

En los distintos conjuntos numerados que se definen en el área de Existencias, al menos los motores y las baterías (éstas en los nuevos autobuses eléctricos), cobran relevancia para ser contabilizados, de acuerdo con lo indicado, como "Otro Inmovilizado Material". Este mismo efecto se produce con las baterías y motores de las bicicletas.

Amortización (Norma 2ª punto 3):

Los autobuses vienen amortizándose en la actualidad en un periodo de diez años.

Provisiones

El RD 1383/2002 y posteriormente el RD 20/2017 sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, mencionan la obligación de entregar los vehículos para su desmantelamiento y desguace a una entidad autorizada. Se ha constatado que esta obligación se cumple y fue externalizada. Por ello no se provisiona importe alguno en este sentido de acuerdo a la NRV 15ª.

Bajas de autobuses

Se ha examinado, por otro lado, el expediente de venta de autobuses 17/38EN. Este expediente surge como consecuencia de la renovación de la flota. Se ha verificado que los autobuses estaban totalmente amortizados y a pesar de ello, estaban en perfecto funcionamiento, teniendo en vigor en el momento de la enajenación la correspondiente ITV de la Comunidad de Madrid. En cuanto al expediente, se respeta la publicidad y plazos, siendo adjudicados los autobuses a las ofertas más ventajosas para EMT y los tipos de salida parecen razonables de acuerdo con los estudios previos.

Inventario:

En cuanto a los procedimientos que regulan el inventario de activos fijos en EMT, se encuentra el proceso "CO.06.02 Inversiones y Activos Fijos" cuya versión 1.1 es de mayo del mismo ejercicio 2017. Del examen de dicha documentación, de las cuentas contables y reuniones con los responsables, se extraen las siguientes conclusiones:

- EMT carece de un manual de inventario de inmovilizado propiamente dicho que regule con la suficiente extensión todos los extremos necesarios para una buena gestión, por lo que se juzga insuficiente el proceso indicado.
- Hasta ese momento existía inventario en SAP, pero sin un proceso o manual por escrito.



- No se menciona en el proceso, el etiquetado de los elementos de inventario. Este extremo ha sido desarrollado mediante nota interior de la Dirección Financiera a partir de 2019.
- El proceso no recoge el inventario informático, cuya gestión la lleva la Dirección de Tecnología al margen de SAP (mediante ficheros Excel) al margen de su reflejo contable que sí registra SAP.
- El proceso no da pautas de lo que debe recoger el inventario de activos fijos, ya que no fija importes mínimos, cómo se individualizan o agrupan las unidades al inventariarse, etc.

Pruebas de inventario realizadas en talleres de los Centros Operativos

Los elementos disponen de una placa o etiqueta identificativa en general, pero carecen del número de activo que los identificaría en el módulo financiero en SAP, por lo que este extremo ha dificultado su localización, pese a la colaboración del personal de talleres. Sin embargo, sí figura el número de equipo, codificación usada en el módulo de Mantenimiento, más completo, ya que tal codificación sirve a los objetivos de la gestión y el control de los propios talleres.

Para el Centro Operativo de San Chinarro, se ha comparado el número de elementos que figuran en la base de datos del módulo financiero, de 1.985 elementos, con los que figuran en la de Mantenimiento, que alcanzan 6.601 (109 con número de inventario por lo que se puede asociar a la información del módulo Financiero del activo y 6.492 que carecen de número de inventario). Asimismo, en el C.O. de Carabanchel se ha realizado la misma operación: el número de elementos que figuran en la base de datos del módulo Financiero, de 2.920, y del de Mantenimiento, de 4.463 (197 con número de inventario y 4.266 sin él).

Como son los elementos del módulo financiero los que se correlacionan con el Balance, el módulo de Mantenimiento refleja activos que pudieron ser contabilizados con anterioridad a la entrada en funcionamiento del módulo financiero, o aplicados directamente a gasto en su momento, o que responden al hecho de que el módulo de mantenimiento supone en varios casos mayor grado de detalle que el financiero y considera varios elementos como independientes en supuestos en que el módulo financiero registra la adquisición de un único elemento.

En el C.O. de Sanchinarro se constató que un elemento de inventario, con un único código o número de inventario según el módulo Financiero, puede llegar a corresponder con más elementos o equipos según el módulo de Mantenimiento. Así, el activo 238000000003, para un mismo número de inventario presenta hasta 32 equipos. También en el C.O. de Carabanchel se constató que el nº de inventario 223011000753 presenta hasta 6 equipos.

El equipo con código de mantenimiento 9001080 fue adquirido junto a 7 equipos más, y cada uno de ellos fue numerado y ubicado en distintos puntos de acuerdo con el módulo de mantenimiento, sin embargo en el módulo financiero de SAP (en el inventario) figuran los 8 contabilizados de forma conjunta. Además en relación con este elemento, que tenía un coste



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

de adquisición unitario de 21,25 €, debiera plantearse si debiera figurar como Inmovilizado o, más razonablemente, ser contabilizado como gastos del ejercicio.

El número de inventario 231000000000 incluye dos equipos más, completamente distintos, según el módulo de Mantenimiento de SAP.

En el C.O. de Sanchinarro, se han constatado 4 elementos que físicamente existen, son de elevado importe y no se localizan en el módulo Financiero (códigos de mantenimiento 9014173, 9001058, 9001065 y 9001086).

En el C.O. de Entrevías, se localizaron las placas identificativas de todos los gatos hidráulicos, si bien en tres elementos el módulo de Mantenimiento no estaba conectado numéricamente con el financiero (no figuraba el número de activo fijo contable). Se ha podido verificar en el listado obtenido con posterioridad, que estas incidencias habían sido ya corregidas en SAP.

En el C.O. de Entrevías se localizó el activo 9014158 que corresponde a un elemento móvil (mesa elevadora) que hace la función de gato de 150 kg, y que fue identificado por el responsable de talleres, pero no pudo localizarse el número o placa identificativa. En el C.O. de Sanchinarro, 5 elementos no llevaban adherida una etiqueta identificativa, con al menos el nº de equipo (de acuerdo al módulo de Mantenimiento), aunque pudieron ser identificados al tratarse de elementos singulares cuyo uso y localización conoce el maestro de talleres o hablando con otros trabajadores del taller (equipos 9014858, 9014853, 9014842, 9014820 y 9014815).

En cuanto a los vehículos del Museo (en el C.O. Fuencarral), los tres elementos seleccionados en la prueba inversa de inventario (equipos 6530, 5113 y 7012) figuran según SAP en Carabanchel y, por tanto, aún en servicio.

En el C.O. de Entrevías, se localizaron 35 carros portaherramientas, que figuraban individualizados en el inventario SAP Financiero, mientras que a nivel de mantenimiento no lo estaban, pese a que se asigna uno a cada operario, por lo que llevan pintado en grande en un lateral de cada uno un número diferente e individualizado que lo relaciona con el respectivo operario (distinto a los que figuran en el SAP de financiero o al que figura de forma global en el de Mantenimiento).

En el C.O. de Carabanchel, los equipos 9014310, 9014491, 9014308 y 9014411 tienen grabado el nº de inventario (módulo Financiero) en el módulo de Mantenimiento de SAP con omisión de un dígito. Por otro lado, el equipo con código de mantenimiento 9008067 no se asocia a número de inventario alguno, (columna elevadora HISTRON) y por tanto no ha podido verificarse su inclusión en el inventario del módulo financiero de SAP.

En el C.O. de Carabanchel, el equipo 9014502, Escalera 3 peldaños rodante, de acuerdo con el módulo Financiero de SAP, se encuentra dado de baja desde el 30/09/2018 (parte de baja de 11/09/2018), pero físicamente existe y se sigue usando en los talleres.

Todas estas incidencias ponen de manifiesto que las adquisiciones destinadas a los talleres no se están registrando correctamente en el módulo Financiero de SAP, en el que se dan de alta



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

las adquisiciones pero sin adaptarse adecuadamente a la naturaleza de los bienes, debido en gran medida a la inexistencia de instrucciones precisas. Con posterioridad, el personal de talleres registra los elementos en el módulo de Mantenimiento y, manualmente, incluyen el número del módulo Financiero, pero esto último tampoco consta que responda a instrucciones concretas.

Inventario de autobuses:

Se realizaron dos muestras sucesivas:

- Se seleccionó una muestra de autobuses a través de SAP, e identificados por su número de inventario. La muestra era de 10 elementos, para ser localizados en la aplicación de localización del SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación, sistema de información que permite localizar los autobuses, establecer comunicación con los conductores, conocer ciertos parámetros, etc.). Se localizaron 6 de los 10 autobuses en ruta. Los autobuses que no pudieron ser localizados en el SAE y que al consultarlos en los partes de talleres, no se encontraron, fueron buscados en SAP a través de las transacciones IE08 e IW39, en el módulo de Mantenimiento para ver en qué circunstancias se encontraban. De los 4 autobuses que no figuraban en ruta, se localizaron en los partes y prepartes de talleres 3 autobuses, que figuraban como inútiles, esto es averiados y pendientes de reparación. El cuarto autobús se encontraba en "reserva", esto es, aparcado en un Centro operativo.
- Se seleccionó una nueva muestra de 40 autobuses a través de SAP, identificados por su número de inventario, todos ellos pertenecientes al C.O. de Carabanchel, que iba a ser visitado al día siguiente. Fueron localizados 28 de los 40 autobuses en ruta. De los 12 autobuses que no figuraban en ruta, se encontraron en los partes y prepartes de talleres 7 autobuses, que figuraban como inútiles, esto es averiados y pendientes de reparación. Al día siguiente en la visita al C.O. de Carabanchel, la responsable del C.O. explicó la situación de cada uno de los autobuses y posteriormente se verificaron visualmente, aparcados en la cochera o en el taller en reparación.

Otros inventarios

En el caso del mobiliario y enseres, los bienes no llevan etiquetas. Se realizan inventarios de forma no periódica.

Las pruebas de inventario de BiciMad resultaron de conformidad, localizándose las bicicletas o los elementos en el taller.



V.1.3. Inversiones inmobiliarias

No figuran en el Inventario de Inmuebles, las propiedades en Tavernes y Torremolinos que tienen una finalidad vacacional para los empleados. Además, dichas propiedades, que componen el 100% de la masa patrimonial contable de Inversiones Inmobiliarias se han registrado en su totalidad como Construcciones en la cuenta 221, sin que se desglose la parte del importe correspondiente a los terrenos, lo que supone que se estarían amortizando los Terrenos.

Respecto del contenido de la Memoria, en la nota 8ª, se aprecian las siguientes omisiones:

- No se indican vidas útiles o coeficientes de amortización y métodos de amortización empleados.
- No se muestra de forma separada el valor de la construcción y del terreno.
- No se reflejan los tipos de inversiones inmobiliarias y destino de las mismas.
- No se diferencian las inversiones que generan ingresos de aquellas que no lo hacen.

V.1.4. Activos no corrientes mantenidos para la venta

Se corresponden con los terrenos ubicados en Buenavista, donde se encontraba situado anteriormente el Centro operativo de Carabanchel. Dichos terrenos fueron objeto de descontaminación durante el ejercicio 2018, y se procedió a su venta en el citado ejercicio.

V.1.5. Existencias

El Balance presenta Existencias por importe de 6.608 miles de euros, frente al importe de 5.163 miles de euros de 2016 y 4.210 de 2015, lo que supone un incremento del 28% en 2017 que se acumula al aumento del 23% de 2016. La evolución de los distintos conceptos que integran el saldo es la siguiente desde el ejercicio 2015:

Cuadro V.1.5.1: Evolución de los saldos de existencias 2015-2017 (m€)

Concepto	2017	2016	2015	Variación	Variación
				17/16	16/15
				%	%
Combustibles	656	656	609	-	8
Repuestos	4.173	3.124	2.323	34	34
Aceites, grasas y lubricantes	171	154	147	11	5
Neumáticos	1	-	-	-	-



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

Concepto	2017	2016	2015	Variación	Variación
				17/16	16/15
				%	%
Materiales de limpieza	22	21	14	5	50
Material reparado	566	521	425	8	23
Otros materiales	1.084	759	764	43	(1)
Deterioro de existencias	(65)	(72)	(72)	(10)	-
Total	6.608	5.163	4.210	28	23

Destaca el aumento en las existencias de repuestos, principal concepto de existencias en EMT (en 2017 representa el 63% del total), con un incremento del 34% tanto en 2017 como en 2016.

EMT dispone de un Almacén General y almacenes auxiliares en los distintos Centros Operativos. El Almacén Central nutre a cada uno de los almacenes de los distintos Centros Operativos (aunque éstos también reciben las adquisiciones directamente de los proveedores) y a otros Centros de Coste sin almacén, así como a los talleres, tanto a los existentes en los Centros Operativos, como al Taller General que es el que se ocupa de las reparaciones de los "conjuntos numerados" (repuestos de mayor valor, tales como un motor o una caja de cambios). Asimismo en el Centro Cerro de la Plata existen almacenes de Materiales para instalaciones, material de oficina, material de informática, separadores de carril y BiciMad. En total EMT maneja entre 12.000 y 13.000 materiales a lo largo del año y cuenta con unas existencias medias de 9.000 elementos.

Las existencias en el Almacén General ascienden a 2.099 miles de euros, las del Centro Cerro de la Plata a 1.345 miles de euros, repartiéndose el restante importe entre los Centros Operativos.

EMT cuenta con diversos procedimientos escritos relativos a las existencias: detalla los procesos de Alta de material, Gestión de entradas y Gestión de salidas del Almacén Central, de los que es responsable el Departamento de Almacén y Laboratorio que gestiona el almacén central y codifica los artículos almacenados y decide el stock de seguridad y su nivel máximo. Existen manuales de procedimientos relativos a la realización de Inventarios Programados, uno para el Almacén General exclusivamente y otro para los Centros Operativos.

Se incluyen entre las existencias recambios de autobuses, como motores, conjuntos culata motor, cajas de cambio, conjuntos catalizadores, compresores, lunas..., cuyo ciclo de almacenamiento es superior al año. La *Resolución de 1 de marzo de 2013 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro y valoración del*



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias, en la Norma Segunda, apartado 2.4., establece respecto de las piezas de recambio del inmovilizado material, que se contabilizarán como existencias cuando su ciclo de almacenamiento sea inferior al año, no obstante lo cual, aquellas piezas que se adquieran con el objetivo de mantener un nivel de repuestos de seguridad de elementos concretos, se registrarán junto con los bienes que vayan a sustituir y se someterán al mismo proceso de amortización.

EMT lleva a cabo cuatro inventarios programados al año, trimestrales, para lo que cuenta con una aplicación integrada en SAP (WAREHOUSE MANAGEMENT) y los manuales de procedimiento correspondientes ya citados. No obstante estos recuentos no se realizan en los almacenes del Cerro de la Plata y en Fuencarral no se ha llevado a cabo el programado para el cuarto trimestre debido a la reorganización de almacenes por los problemas relacionados con la aparición de amianto en unas reparaciones del tejado de las naves de ese Centro Operativo. Como consecuencia de estos recuentos afloraron diferencias, que, con independencia de su signo, suman 35 miles de euros (18 m€ positivas y 17m€ negativas), originando el correspondiente ajuste contable, destacando las localizadas en el centro de Entrevías (14 m€ con 8m€ positivos y 6 negativos). En términos netos las diferencias son muy inferiores, ascendiendo globalmente a 2 m€.

Se han realizado visitas a los diferentes Centros para realizar pruebas de verificación del stock de almacenes sobre la base de los inventarios de SAP y comprobar el estado de las instalaciones y su organización.

- En total se han verificado 260 apuntes del Inventario, seis de los cuales se cuantifican en función su volumen (1 relativo a gasóleo, 3 correspondientes a aceites, grasas y lubricantes y 2 de gas refrigerante) y 254 en unidades físicas. Se han realizado pruebas en el Almacén General y en los Centros operativos de Fuencarral, Carabanchel, La Elipa, Entrevías y Sancharro.
- Respecto de los 254 artículos cuantificables en unidades físicas y referidos fundamentalmente a repuestos, la selección supone un importe de 1.210 miles de euros. En 65 de ellos, el 25%, se han producido diferencias entre el Inventario y la realidad física del almacén. En 36 casos en el almacén se han localizado físicamente más unidades que las que se establecen en el apunte del inventario, con una valoración de la diferencia de 17m€. En otros 31 casos no se han encontrado físicamente todas las cantidades que figuran en inventario, valorándose estas ausencias en 29 m€. En total, sin considerar su signo, las diferencias suponen un importe de 46 m€ que suponen el 4% de los 1.210 miles de euros analizados. En términos netos las diferencias encontradas en la muestra implica una pérdida de 12 miles de euros sobre los importes según Inventario, que sobre el total analizado supone un 1%.

Los resultados han sido mejores en el Almacén Central, donde han surgido diferencias en el 10% de los artículos seleccionados con un valor en términos absolutos del 1% del importe analizado. En cuanto a los Almacenes auxiliares de los Centros operativos se han observado diferencias en el 37% de las pruebas que suponen un valor del 8% del importe analizado, presentándose también importantes diferencias entre ellos, destacando el Centro de Entrevías, donde se han observado diferencias en el 50% de las pruebas que suponen un valor en



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

términos absolutos del 32% del importe analizado - en el resto estas diferencias de importe varían entre el 11% de La Elipa y el 2% de Sanchinarro-, y que en términos netos implica una pérdida de 4 miles de euros sobre los 41 m€ seleccionados en ese Centro, un 9%.

- En cuanto al gasóleo, se ha efectuado una comprobación en el Centro Operativo de Carabanchel. Los autobuses llevan un chip identificativo que se conecta con el surtidor de forma que cuando se despacha el gasóleo queda grabado el número de litros suministrado, el nº identificativo del autobús y la persona autorizada. Al día siguiente el Centro operativo recibe todos los registros de los suministros del día anterior, procediéndose a su comprobación y descarga en SAP.

En relación con el estado de las instalaciones visitadas y su organización, se aprecia lo siguiente:

- Los listados del inventario incluyen la ubicación asignada a las existencias, si bien en el almacén de BiciMad no figura ubicación y en el Centro Operativo de Fuencarral la ubicación de los artículos no figura normalmente en el Inventario. En cuanto al resto de los Centros operativos, algunas de las existencias seleccionadas no tenían identificada su ubicación, salvo en el caso de Sanchinarro en el que en todos los casos la contenían. En el Almacén General, el motor de autobús seleccionado no se encontraba en su ubicación según inventario.
- El Taller General y el Almacén General están ambos ubicados en Carabanchel quedando el Almacén del Taller físicamente comunicado directamente con el Almacén General.
- En el caso del Centro Operativo de Fuencarral, el actual almacén tuvo que crearse urgentemente cuando, a finales de 2017, durante unas reparaciones que se estaban efectuando en sus edificaciones, se detectó la existencia de amianto. En ese momento se bloquearon los almacenes afectados y se procedió a reubicar el material aprovechable en el nuevo almacén, con el consiguiente trabajo de reorganización y la necesidad de ajustes en Inventario. Se han observado en este nuevo almacén problemas de espacio físico y dificultades para colocar y organizar adecuadamente las existencias. En este Centro operativo se han dejado de realizar los recuentos trimestrales programados, a partir del tercer trimestre del 2017.
- Respecto al almacenamiento de neumáticos, se observa que, salvo en los Centros de Sanchinarro y La Elipa, éstos no están correctamente organizados, agrupados, o identificados, siendo difícil su localización. En los neumáticos incluidos en la muestra se han materializado diferencias entre el inventario y la realidad física en los Centros en los que no se aprecia un control adecuado respecto de estas existencias.
- Todos los Centros operativos mantienen lunas de parabrisas y laterales, para evitar tardanzas en su suministro que puedan afectar al servicio, que, salvo en Carabanchel, se ubican, al menos las más grandes, fuera del almacén en cuartos separados o en una jaula cerrada en el exterior. Se han incluido en la muestra múltiples lunas de autobuses, de importante valor unitario y, por su volumen, de fácil localización y control. Sin embargo se han evidenciado diferencias con el Inventario en el Almacén General y en los Centros



operativos, salvo en Fuencarral y Sanchinarro. En los Centros, de 49 lunas incluidas en la muestra, se han detectado diferencias de 7 unidades en los recuentos, de los cuales 3 en Carabanchel (2 unidades menos de un tipo de luna y una de más que no figuraba en Inventario de otro tipo), 2 unidades no inventariadas en La Elipa y 2 lunas inventariadas que no se han localizado en Entrevías.

Se constata la necesidad de mejorar las condiciones físicas de los espacios destinados a almacén en varios supuestos, así como la conveniencia de tomar como modelo la gestión de Sanchinarro, que se revela como la mejor de entre todos los Centros de Operaciones.

V.1.6. Tesorería.

En fin del ejercicio 2017, el saldo registrado en las Cajas de la sociedad era de 207 m€ y el saldo en entidades financieras, de 10.721 m€. El saldo de tesorería había disminuido un 58 % con respecto al ejercicio anterior, lo que obedece a que en el ejercicio anterior el saldo era circunstancialmente elevado, al haberse ingresado las subvenciones de capital correspondientes a la adquisición de unos autobuses, que estaban al cierre pendientes de pago a los proveedores de inmovilizado.

La Tesorería dispone de un organigrama de personal del área, con las unidades responsables y el personal asignado a cada una de ellas. Formaba parte de la Dirección Financiera, de la que depende el Área de Contabilidad, donde se encuadra la Tesorería.

La Tesorería estaba conformada por un puesto de Tesorero como Jefe de la unidad y dos personas con cargo de oficial administrativo. En el momento de la fiscalización siguen los mismos puestos de trabajo.

Al comienzo del ejercicio, la Dirección Financiera elabora una previsión anual de Tesorería basada en el presupuesto. Dicho presupuesto se actualiza por el área de contabilidad mensualmente. El Departamento de Tesorería, basándose tanto en la previsión de Tesorería y la actualización del presupuesto como en el flujo de información de la realización efectiva de pagos y cobros, reajusta las previsiones y lleva a cabo la distribución de los activos líquidos entre las distintas entidades bancarias.

Se dispone de un manual escrito aplicable al área de Caja y Tesorería, y otro de Recaudación. En los procedimientos se definen los responsables, el objetivo de cada proceso de la gestión, la documentación aplicable, normas y políticas aplicables, etc..

El acuerdo de apertura y cancelación de cuentas bancarias se adopta por el Gerente a iniciativa del Director Financiero.

Arqueos y conciliaciones

Durante el ejercicio fiscalizado, existieron 34 cuentas bancarias abiertas en 10 entidades financieras. Contablemente figuran en Balance 15 cuentas de caja. Mensualmente se elabora la "Situación de Tesorería y Depósitos de garantía de terceros", donde figuran todas las existencias de tesorería referidas a todas las cajas y bancos, excepto las dotaciones de caja



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

en los aparcamientos y en los depósitos de grúa, cuyos arqueos se justifican independientemente:

- En los aparcamientos, con un documento firmado por los jefes de la sección de aparcamientos y visto bueno del jefe de división de aparcamientos de la Dirección de Servicios de Movilidad. En este documento figura la asignación económica según arqueo a final de mes de los fondos depositados en los aparcamientos.
- Para justificar las existencias de los fondos depositados en los garajes de las grúas, se envían los arqueos de cada uno de los garajes donde están depositados los vehículos.

El documento de la Situación de Tesorería está firmado por el Jefe de División del área de Contabilidad, el Director Financiero y el Jefe de Tesorería.

Las conciliaciones bancarias se realizan mensualmente y están firmadas por el Jefe de Tesorería y conformadas por el Jefe de División del área de Contabilidad.

Cobros y pagos en general

Los principales cobros corresponden a subvenciones o al abono de la tarifa de equilibrio por el CRTM y se registran como transferencias bancarias. La recaudación en efectivo que se realiza en los distintos servicios de EMT es recogida diariamente por una empresa de seguridad y se registra como ingreso efectivo al día siguiente en bancos.

En cada Centro de Operaciones existe un responsable de la agencia de recaudación, que lleva el control de la recaudación de los conductores. En el ejercicio 2018 se crea la Agencia Centralizada de Recaudación.

En 2017 existían 11 apoderados con firma para la disposición de fondos. Se requieren dos firmas mancomunadas. El procedimiento habitual es el pago por transferencia bancaria. Se abonan en efectivo pagos de escaso importe en supuestos muy restringidos, los pagos por cheque son escasos y sirven en particular para nutrir la Caja central, entre otros supuestos.

En el supuesto de los acreedores a los que se paga por la cuenta Ibercaja confirming, EMT comunica a esta entidad financiera los créditos de los que es deudor frente a sus acreedores para que Ibercaja realice la gestión de pago.

El Gerente autoriza los pagos superiores a 3.000 €, excepto los pagos de la División de Asesoría Jurídica y Seguros, que serán firmados por el Gerente cuando superen los 9.000 euros. Los pagos inferiores a 3.000 € son autorizados por los responsables de las Direcciones o Subdirecciones o por los Coordinadores de los Centros de operaciones.

Se han solicitado varios expedientes de gasto para verificar el correcto cumplimiento de la normativa respecto de la disposición de fondos, comprobando que se dispone de los justificantes de dichos pagos y que han sido autorizados correctamente sobre la base de los procedimientos descritos por la empresa. Verificado el cumplimiento del procedimiento, no se han encontrado errores ni desviaciones en relación al procedimiento descrito.



Pagos por tarjeta de crédito.

En el ejercicio 2017 EMT poseía una tarjeta de crédito corporativa expedida por la entidad financiera BBVA. La persona autorizada para su uso era el Gerente de EMT. El contrato de esta tarjeta fue firmado el 23 de junio de 2016.

No hay un procedimiento escrito ni directrices específicas que regulen la existencia y uso de las tarjetas. La Empresa no ha fijado en su normativa interna ningún límite de pago máximo. El límite del contrato son 3.000 € mensuales y 1.000 € para extracciones en cajero, aunque tales límites pueden ampliarse. Es el propio Gerente, con competencia general estatutaria para autorizar las operaciones económico-financieras, quien autoriza la contratación de la tarjeta.

Los Estatutos Sociales de EMT en su artículo 31 se determina que "El Gerente tendrá las facultades que en cada caso le confiera el Consejo de Administración. Le corresponden por derecho propio..... d) la firma de correspondencia, recibos, libramientos, facturas, talones, y en general cuantos documentos sean precisos para el desarrollo de su cometido, sin perjuicio de las delegaciones o apoderamientos en otras personas."

Según las manifestaciones del servicio de Contabilidad de EMT, la tarjeta de crédito tiene por finalidad realizar el pago a través de agencias de viajes (internet), por desplazamientos (billetes, alojamiento...) en los que incurre el personal de EMT, gastos de representación del Director Gerente, así como otros pagos realizados a través de páginas web.

El importe pagado durante el ejercicio 2017 es de 30.930,50 euros. Más del 90% de los gastos pagados con la tarjeta son gastos de viaje. Para los gastos de viaje existe un procedimiento escrito de gastos de viaje con fecha 27-9-2016, cuyo cumplimiento se ha verificado, al igual que la correspondiente justificación de gastos y pagos realizados con la tarjeta.

Cajas de Efectivo

En el Balance de 2017 constaban 15 cuentas de Caja Efectivo. Estas cajas se subdividen en 54 cajas, abiertas en EMT con un importe total de 207.152 €. El importe de las cajas en el ejercicio anterior fue de 174.320 €; la diferencia es de 32.832 euros y se debe fundamentalmente a la variación en la Caja de la Agrupación Deportiva que paso de 8.873 € a 42.408 € y a la creación de dos cajas en los aparcamientos de Plaza de España y de Montalbán con un importe de 7.550 € y 7.000 € respectivamente.

Las cajas se distribuyen de la siguiente manera:

- Formando parte de la Caja Central están, además de la Caja general de efectivo, 27 cajas repartidas por las distintas dependencias de EMT. Se han abierto dos cajas nuevas (Infraestructuras y mantenimiento y División de ayuda a la movilidad) por importe de 400 y 300 euros respectivamente. Estas cajas se utilizan para asistir a pequeños gastos que surgen normalmente en departamentos de mantenimiento o aquellos que tienen a personal fuera de las oficinas y necesitan hacer algunos gastos por adquisición de recambios o pequeño material en la calle. Igualmente están formando parte de esta caja, los importes depositados en las máquinas de cambio que



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

existen en las agencias de recaudación de cada uno de los Centros de operaciones. Se incluye el total del saldo de las 27 cajas como "Entregas en depósitos a distintas dependencias de la Empresa"

- La caja de Agencias ha disminuido respecto del ejercicio anterior al fiscalizado en 15.831 euros, debido en gran parte a la recaudación de efectivo en el último día del año. (Esta caja recoge el importe total de lo recaudado en cada una de las agencias y todavía no ingresado en el banco). En esta Caja Agencias, además de integrarse las cajas en cada uno de los Centros de operaciones donde se ingresa lo recaudado en autobuses, existen dos cajas donde se ingresan los cobros de los recargos extraordinarios (una caja en la Oficina de Atención al Cliente y otra en la Inspección)
- Las cajas para cobro de la tasa de la grúa, son seis y están en cada uno de los depósitos (4.700 €). Las cajas de los aparcamientos están en los aparcamientos de rotación que gestiona EMT (68.767 €).
- Por último, hay que considerar también la caja de la Agrupación deportiva Cultural (42.407 €).

Caja de las agencias de recaudación

Con un saldo de 67.215 € y una variación negativa con respecto al ejercicio anterior del 19%, se compone de:

- Un importe de 60.375 €, como recaudación procedente de la prestación de servicio de transporte de viajeros, depositadas en cajas de agencias de recaudación. El agente recaudador entrega los fondos a Prosegur. En la Caja Central se hace un certificado mensual en el que figura los fondos recogidos por Prosegur el último día del mes hábil y no ingresado hasta el primer día hábil del mes siguiente.
- Un importe de 6.840€ "Recargos extraordinarios depositados en servicios de inspección y OAC (Oficina atención al cliente). Arqueo mensual.

Cobros derivados del servicio de transportes de pasajeros.

La empresa cuenta con 6 Centros de operaciones (Carabanchel, Cerro de la Plata, Entrevías, Fuencarral, La Elipa y Sanchinarro). Desde estos Centros, salen cada día los autobuses y vuelven a ellos al final del servicio. Los conductores de los autobuses forman parte generalmente del personal asignado a cada Centro. El proceso de gestión del dinero en efectivo recaudado en las diversas líneas de servicio abarca desde la comprobación del correcto volcado de información de los coches en el momento del encierro, hasta la recogida de la recaudación en los Centros de operaciones de EMT, por parte de la empresa de seguridad Prosegur.

Cada conductor tiene asignado una línea y un turno diarios. El conductor se encarga de llevar un pequeño importe, provisionado por EMT, para atender las necesidades de cambio que demanden los viajeros que no lleven el importe exacto. Al final de cada turno, el conductor



recogerá los ingresos obtenidos en su turno (en el autobús nunca queda dinero cuando otro conductor empieza su turno) y el Software del autobús generará una "Hoja resumen diaria" donde figura, la fecha, el conductor, la línea, el vehículo, inicio del servicio y final, y viajes realizados. El conductor dispone de los 4 días posteriores a la fecha del encierro del coche para depositar las cantidades recaudadas.

La aplicación de la Agencia (BILLETICA) recoge los datos actualizados emitiendo información sobre las cantidades pendientes de liquidar por fecha, línea y conductor.

Cada Centro de operaciones tiene una Oficina de Recaudación, donde los conductores entregan los ingresos en metálico recaudados en el autobús.

Los agentes de Prosegur pasan a recoger el efectivo diariamente. El Agente de recaudación realizará la liquidación y cuadro de ingresos, tanto del efectivo recaudado en ventanilla, como de lo recaudado en las máquinas recaudadoras, ya que los conductores disponen de ambas opciones para realizar los ingresos de la recaudación. En las oficinas de PROSEGUR se harán los recuentos pertinentes con máquinas contadoras y siempre vigilados con video cámaras. Realizadas todas las comprobaciones y una vez verificado y conformados los ingresos, se ingresan en la cuenta corriente bancaria correspondiente.

El proceso de volcado a las bases de datos se produce cuando los autobuses llegan a las cocheras del Centro de operaciones para el encierro de los mismos. La información del servicio es enviada desde cada coche a la aplicación de volcado, vía Wifi. En la Agencia de recaudación se controla si existen desviaciones entre el número de coches que han volcado y los nombrados para realizar el servicio. Igualmente se controla la recaudación de cada servicio nombrado así como la "Hoja de Pendientes" en la que aparecen de forma diaria las recaudaciones pendientes de cada conductor, ordenadas por antigüedad en el débito.

Efectuado el cierre, el personal del DCEA (Departamento de Control Económico Administrativo en el Centro de operaciones) realiza el archivado en copia física y el envío de informes a Estadística y a Tesorería, informando por correo electrónico de las cantidades recaudadas.

Al día siguiente, recibida en Tesorería la información de la recaudación de cada uno de los Centros de operaciones, se comprueba a través del extracto bancario, que el ingreso en banco coincide con las cantidades recaudadas y entregadas a la agencia de seguridad. Una vez verificado se da la conformidad y se informa a Contabilidad.

V.1.7. Subvenciones en capital

Se han recibido subvenciones en capital por importe de 101.785 m€ en el ejercicio, habiéndose imputado a ingresos un total de 19.622 m€.

En el Presupuesto de EMT para 2017, se contemplaba la adquisición de 268 autobuses por un importe de 84.900 m€, de los cuales 235 eran autobuses de GNC, 15 eran autobuses eléctricos y 18 eran minibuses eléctricos.



Las subvenciones de capital recibidas en el ejercicio han sido entregadas por el Ayuntamiento de Madrid, amparándose en la normativa de las Inversiones Financieramente Sostenibles, financiadas con remanente de tesorería para gastos generales y excluidas del techo de la regla de gasto, según lo dispuesto en la Disposición Adicional sexta de la ley Orgánica 2/2012 de 27 de abril de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera y en la Disposición Adicional decimosexta del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas totales, aprobado por Real Decreto 2/2004 de 5 de marzo.

V.1.8. Provisiones a largo plazo por actuaciones medioambientales.

Consta en Balance una Provisión Medioambiental, por importe de 1.660 m€, que cubre la descontaminación del suelo en los terrenos donde se encuentran ubicados los Centros de operaciones de Fuencarral (Madrid Nuevo Norte), Buenavista (en estado de venta) y La Elipa (prevista su transformación), de acuerdo con la Ley 26/2007 de 23 de diciembre, de Responsabilidad Medioambiental.

Respecto a la información en la Memoria, faltaría (según el PGC en el punto 14.I.d) del contenido obligatorio de la Memoria) una descripción de las estimaciones y procedimientos de cálculo aplicados para la valoración de los correspondientes importes, así como de las incertidumbres que pudieran afectar a dichas estimaciones. Asimismo, no figura detalle de aquellas contingencias posibles (probabilidad inferior al 50% pero no remota, es decir inferior al 5%) que no se provisionan.

En el caso de los terrenos del Centro de Operaciones de Fuencarral, la descontaminación se hará necesaria por el traslado del Centro a otra ubicación, ya que EMT viene legalmente obligada a responsabilizarse de la descontaminación, coincidiendo con el desmantelamiento del propio Centro, tras el cual el suelo tendrá otros usos urbanísticos y cambiará de titularidad. De acuerdo con normas contables, tales gastos hubieran debido contabilizarse como una provisión por desmantelamiento, sin incidencia en gastos del ejercicio en el momento de su dotación, salvo por lo que se refiere a las amortizaciones del mayor valor del inmovilizado.

Por otro lado, respecto a los terrenos de Buenavista, desde que un activo es reclasificado como Activo para la venta, debe descontarse del mismo su deterioro por lo que la provisión debió ser descontada del valor del activo. En este caso, también se trata de una provisión de desmantelamiento.

V.2. Ingresos.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución de los ingresos respecto al ejercicio anterior, según se recogen en la cuenta de Pérdidas y ganancias.



Cuadro V.2.1: Variación de los ingresos a 31 de diciembre de 2017 respecto al ejercicio anterior, según la Cuenta de Resultados.

(m/€)

Denominación	Ejercicio 2017	Ejercicio 2016	Variación Absoluta	%
1. Importe neto de la cifra de negocio	500.723	478.596	22.127	4,62
b) Prestación de Servicios	500.723	478.596	22.127	4,62
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	3	4	158
5. Otros Ingresos de explotación	46.254	54.773	(8.519)	(16)
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	21.841	21.422	419	2
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	24.413	33.351	(8.938)	(27)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	19.622	10.482	9.139	87
10. Exceso de provisiones	76	529	(453)	(86)
12. Ingresos financieros	22	21	1	7
14. Otros resultados	8	362	(354)	(98)
Total ingresos ejercicio 2017	566.712	544.766	21.946	4

Los ingresos del ejercicio 2017, con un total de 566.712 m€, han tenido un incremento de un 4% respecto al ejercicio anterior. El incremento en la Prestación de Servicios, por importe de 22.127 miles de euros, supone un 5% de incremento. El aumento en la Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras, con un importe de 9.139 m€ más que en el ejercicio pasado, que ha supuesto un 87% de incremento.

Por otro lado, han sufrido un decremento de un 16% Otros Ingresos de explotación, debido principalmente a las Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio, que han sufrido una caída de 8.938 m€ respecto del ejercicio 2016, y ha supuesto un 27% de decremento.

V.2.1 Convenio específico con el CRTM.

En abril de 2017 se aprobó el nuevo Convenio del Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM, con vigencia desde el 1º de enero de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2020. Sin



embargo, en lo que se refiere al Convenio específico entre EMT y el CRTM, siguió vigente el correspondiente al periodo 2013-2015, aprobado el 15 de abril de 2014, al no haberse celebrado uno nuevo, que tampoco consta a la fecha de redacción de este Informe (junio 2020), habiéndose aprobado exclusivamente sucesivas Adendas con el fin de actualizar la tarifa de equilibrio. La tarifa para 2017 se estableció en 5,374188 euros por kilómetro producido.

Se entiende por tarifa de equilibrio la que, cubriendo los costes de explotación en condiciones adecuadas de productividad y organización para unos índices de calidad determinados, y descontados otros ingresos de gestión, permite a EMT un razonable beneficio empresarial derivado de la correcta realización del servicio público de transporte de superficie definido por el CRTM.

Los compromisos asumidos por el CRTM integran los siguientes:

- Atender las necesidades financieras de EMT con los límites fijados en el Convenio Regulador de las Condiciones de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM. Las aportaciones anuales se expresarán como el resultado de aplicar la tarifa de equilibrio por kilómetro producido a los kilómetros programados y producidos anualmente.
- Atender igualmente las necesidades financieras -subvenciones de capital- derivadas de las inversiones programadas por EMT, previa aprobación de la Comisión Delegada del CRTM, con arreglo a las aportaciones que para dichas inversiones reciba de las Administraciones consorciadas resultantes de los acuerdos entre el CRTM y dichas Administraciones para la financiación del sistema de transporte público de Madrid.

V.3. Actividades desarrolladas por la D.G. de Movilidad.

Tras la fusión por absorción de Madrid Movilidad, se incorporaron a EMT las actividades siguientes: la Grúa, Gestión de aparcamientos y SACE. Con posterioridad se incorporaría BiciMad como resultado de la cesión del concesionario designado del Ayuntamiento. Dentro del nuevo Organigrama, SACE se ha incorporado a la Dirección de Transporte, junto con la gestión de los autobuses. Los restantes tres Servicios se integran en la Dirección de Movilidad. Según el Organigrama aprobado por la Comisión Delegada, la Dirección de Servicios de Movilidad incluye además de los tres Servicios correspondientes a otras tantas prestaciones, otros Departamentos transversales dependientes directamente de la Dirección:

- Apoyo a Dirección y Servicios.
- Departamento de Gestión y nombramiento de personal.
- Departamento de Control Económico Financiero.

En cuanto al SACE, el cual dependía previamente de la Dirección de Movilidad, se incluye dentro de la Dirección de Servicios de Transporte, en la Subdirección de Operaciones, que agrupa las áreas de Planificación y Programación, Gestión del Servicio, el SACE y la Planificación del Mantenimiento del Material Móvil, con la finalidad de integrar el SACE dentro del Área de Gestión del servicio de autobuses.



Servicio de grúa

En 1991, el Ayuntamiento encomendó a EMITRA el cobro y liquidación de la tasa por retirada de vehículos. En diciembre de 2003, EMITRA se convirtió en sociedad municipal 100% y pasó a denominarse Madrid Movilidad S.A. Tras la Fusión por absorción en 2014 por EMT, es ésta la que presta el servicio de grúa del Ayuntamiento de Madrid y gestiona el cobro de la tasa por retirada de vehículos. Dentro del Servicio responsable, se crean los Departamentos siguientes:

- Departamento de Producción, encargado de la gestión de todas las actividades necesarias para el correcto desarrollo de la producción utilizando los recursos humanos y materiales disponibles.
- Departamento de Explotación. Encargado de la coordinación, planificación y gestión de la flota de vehículos grúa. Tiene como tarea principal atender y gestionar todas las peticiones de retirada de vehículos, atendiendo a Policía Municipal, Agentes de Movilidad, Policía Nacional, etc., priorizando las mismas, introduciendo todos los datos de la petición para su posterior resolución. De este departamento depende también el Centro de Pantallas de Movilidad.
- Departamento de Gestión de Tasas. Destinado a la correcta aplicación y desarrollo de los procedimientos para la liquidación y el cobro de la Tasa por retirada de vehículos de la vía pública.

De acuerdo con el Informe de Gestión de 2017, las intervenciones realizadas por EMT durante el año 2017 como respuesta a los requerimientos recibidos, ascienden a 89.459 intervenciones, de las cuales el 49,23% (44.042) han sido vehículos que se retiraron de la calle y se han trasladado a alguno de los depósitos municipales. El resto, corresponden a intervenciones que no culminan con el traslado y custodia de un vehículo: requerimientos nullos, vehículos movidos de calle, entregas en la vía pública, traslados entre bases o a otras dependencias oficiales. Los servicios realizados en 2017 son un 12% superiores a los del ejercicio 2016 (79.486).

Para la realización de esta actividad EMT cuenta con una flota de 82 grúas de distinta tipología y una red para almacenar hasta 7.760 vehículos retirados, formada por 4 bases de rotación que totalizan 1.252 plazas y 5 depósitos con 6.508 plazas. Los vehículos que se retiran de la vía pública por infracción son depositados en las bases de rotación y, con carácter general, una vez transcurridos entre seis y ocho días laborables, se trasladan a un depósito en la periferia, si no ha sido recogido por su propietario. El número de plazas disminuye al cierre de 2017 en 103 respecto a 2016 ya que con fecha 16/10/2017 se produce la devolución a AENA de la Base de Barajas que, tras la firma en 2006 de un Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Madrid y AENA, se había venido utilizando desde entonces.

EMT gestiona también el cobro de la tasa por retirada de vehículos. Los correspondientes ingresos corresponden íntegramente al Ayuntamiento, mientras que los gastos son asumidos por EMT. Anualmente el Ayuntamiento aprueba una subvención a EMT que ésta imputa en la



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

parte que no se identifica con otros conceptos concretos objeto de subvención municipal, a la actividad de la grúa.

En el Centro de Costes correspondiente a la Grúa, los ingresos ascienden a 13.679 m€, de los que prácticamente la totalidad se corresponde con la subvención del Ayuntamiento de Madrid imputada al Centro de coste. Los gastos suman 17.368 m€, de los que 12.134 m€, el 71%, corresponde a gastos de personal y un 22% a Servicios Exteriores. Dentro de estos últimos, entre otros gastos, se cuentan 1.215 m€ del servicio de vigilancia de las Bases y depósitos, 1.120 m€ del arrendamiento de vehículos (renting de las grúas) y 922 m€ del alquiler de la Base de rotación de parte del aparcamiento de Nuestra Señora del Recuerdo, único aparcamiento en alquiler. El resto de las Bases y depósitos son de titularidad municipal. Como consecuencia de estos cálculos, el resultado de este Centro de costes en el ejercicio 2017 es negativo por importe de 3.689 m€, aunque no se contemplan la totalidad de los costes indirectos.

La actuación de EMT respecto del cobro de la tasa por retirada de vehículos se realiza por cuenta del Ayuntamiento sobre la base de las tarifas aprobadas por el Área de Gobierno del Ayuntamiento en función del tiempo que este estacionado el vehículo. Por tanto la contabilización de los cobros y pagos correspondientes no afectan a los ingresos y gastos de EMT, apareciendo únicamente en la contabilidad de EMT saldos bancarios transitorios contra saldos acreedores a favor del Ayuntamiento de Madrid. Toda la operativa de cobro, recogida de efectivo, recopilación de documentación justificativa y cuadre la lleva a cabo diariamente el Departamento de Gestión de Tasas del Servicio de Grúas, remitiéndose la documentación diariamente al Departamento Financiero para su verificación. El pago se realiza quincenalmente al Ayuntamiento.

El Presupuesto de ingresos de EMT preveía subvenciones corrientes del Ayuntamiento de Madrid por importe de 30.556 m€, coincidentes con las recogidas en el presupuesto de gastos municipal. No obstante, el importe efectivamente recibido por EMT en 2017, de acuerdo con sus cuentas, es de 23.748 m€, importe que supone únicamente el 78% de las previsiones. Este importe se corresponde con la aprobación de los siguientes acuerdos adoptados por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid correspondientes al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

- Autorizar y disponer el gasto de 7.472.209 €, destinado a la financiación de operaciones corrientes de EMT, publicado en el BOAM de 6/2/17.
- Autorizar y disponer el gasto de 16.276.214 €, destinado a la financiación de operaciones corrientes de EMT, publicado en el BOAM de 4/1/18.

Los documentos de aprobación no hacen ninguna alusión a su concreta finalidad, con la referencia a la "financiación de operaciones corrientes de EMT". La aplicación efectuada por EMT, a la hora de calcular rendimientos por actividades, información que se traslada al Informe de Gestión, es la siguiente:

- Área de Consultoría: 3.264 m€
- Área de Gestión Ayuda Movilidad:



- Servicio de Grúa: 13.289 m€
- Servicios Directos al Ayuntamiento (SACE): 8.595 m€

Se constata que la diferencia entre lo previsto y lo realizado queda atribuida al Área de Gestión Ayuda Movilidad, donde se incluye la grúa y también, a estos efectos, el SACE.

Tanto el servicio de Grúa, como el SACE son servicios públicos municipales correspondientes al Ayuntamiento, y los ingresos que genera la liquidación de la tasa por la retirada de vehículos, así como las multas derivadas de la actividad de SACE, son ingresos del Ayuntamiento y no de EMT. No se ha establecido un sistema para la retribución del coste del servicio efectivamente prestado por EMT. Análoga situación se vuelve a producir en 2018, en que al Área de Movilidad se le asignan exclusivamente 5.940 m€.

Con respecto a los aparcamientos y a BiciMad, la Empresa sí obtiene los ingresos correspondientes.

Por otra parte, entre las intervenciones del servicio de grúa realizadas por EMT se incluyen numerosas actuaciones efectuadas a instancias de autoridades judiciales o administrativas (vehículos en depósito judicial, o a instancias de la AEAT o la SS). En estos casos, normalmente, los vehículos permanecen en los depósitos durante periodos muy largos de tiempo, que pueden llegar a ser de varios años. A 31/12/2017, de acuerdo con la información aportada por el Área de Movilidad de EMT, el 36% de los vehículos depositados en esa fecha, 2.436 vehículos, provenían de estas situaciones, 1363 de ellos provenientes de 2007 y años anteriores.

Aparcamientos

En 2017 EMT gestionaba en total 19 aparcamientos, 18 de ellos en virtud de los correspondientes acuerdos municipales, y otro en régimen de alquiler, que presentan diferentes usos: parking de residentes, de rotación, uso mixto, disuasorios y abonos de larga duración. En los parkings de residentes, en varios supuestos las plazas correspondientes no exigen ninguna gestión de EMT, ya que permanece la gestión de la empresa concesionaria inicial o se han constituido las Comunidades de Usuarios.

Al margen de estos 19 aparcamientos, el Acuerdo del pleno de 21/12/2017 atribuye a EMT la Gestión del servicio público de los aparcamientos Parque olímpico- Sector Oeste y Estadio de la Peineta, situados en el entorno del estadio Wanda Metropolitano.

Como resultado de dicho servicio EMT incurre en los gastos correspondientes a su mantenimiento y funcionamiento y percibe los ingresos correspondientes a las cuotas a pagar por los concesionarios de los aparcamientos de residentes, los importes correspondientes a los abonos de larga duración para residentes comercializados en relación con los aparcamientos de Barceló, Montalbán y Plaza de España (Agustín Lara todavía no se comercializa en 2017), así como los ingresos correspondientes a los tickets de los aparcamientos de rotación.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

El Ayuntamiento y EMT no tienen establecido ningún sistema de compensación de ingresos y gastos, correspondiendo la totalidad de los ingresos y gastos a EMT, que asume el resultado positivo o negativo correspondiente. El resultado de la Actividad de aparcamientos se dispara en 2017 pasando de 732 m€ en 2016 a 3.599 m€ en 2017 y 5.380 m€ en 2018. Los resultados de la actividad de aparcamientos vienen siendo sistemáticamente positivos.

Todos los aparcamientos presentan resultados positivos salvo los de rotación Recuerdo, Orense y Avenida de Portugal. También es negativo el resultado del aparcamiento de abonados Agustín Lara, si bien en este caso se debe a que no se había iniciado todavía la comercialización en 2017.

De acuerdo con la Memoria de Gestión de 2017, en diciembre de 2016, comienza a funcionar el uso disuasorio de los aparcamientos de Avenida de Portugal y Nuestra Señora del Recuerdo, permitiéndose el uso gratuito de 6:00 a 22:00 horas, en días laborables, si se acredita la utilización del transporte público en el mismo día, y una estancia mínima de 5 horas.

Aparcamiento de San Epifanio

Este aparcamiento de 501 plazas se encontraba arrendado al Club Atlético de Madrid hasta el 1º de julio de 2017. Desde entonces, el aparcamiento ha permanecido sin uso.

BiciMad

El "Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid" fue adjudicado el 10/10/2013, con un plazo de ejecución de 12 años computables desde la formalización del contrato y prorrogable por cuatro años, con una duración máxima incluida prórrogas de 16 años. Se divide en lotes, correspondiendo el lote 5 a la movilidad ciclista y peatonal y gestión de vallas. El contrato fue formalizado el 05/11/2013, siendo el precio del mismo 25.084 miles de euros, distribuido entre las anualidades 2014 a 2025. La finalización del contrato sería el 2/11/2025 con posible ampliación hasta el 2/11/2029. Desde el 20 de octubre de 2016 EMT se ocupa de la gestión del servicio de alquiler público de bicicletas BiciMad, como consecuencia de la aceptación de la cesión del contrato de Gestión de Servicios Públicos.

El 17 de mayo de 2016, EMT y la inicial concesionaria firmaron el contrato de transferencia de la unidad de negocio relacionada con la gestión del servicio BiciMad. Cumplida la condición suspensiva recogida en la cláusula 1, mediante la autorización de la cesión por Decreto de 19 de octubre de 2016, de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, las partes elevan a público el mencionado contrato privado de cesión. En virtud de este contrato:

- a) EMT se subroga en la posición contractual de la cedente, respecto del contrato de concesión y respecto de diez contratos más con proveedores, que se relacionan en anexo al contrato de transferencia de la unidad de negocio.
- b) La cedente transmite la propiedad en pleno dominio y posesión de todos los elementos materiales empleados para la correcta prestación del servicio.
- c) La cedente cede las bases de datos elaboradas en ejecución del cumplimiento del contrato y concede una licencia temporal, de carácter exclusivo, únicamente en el



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

término municipal de Madrid, sobre todos los elementos tecnológicos que integran el sistema de bicicleta eléctrica desarrollado por aquella.

- d) El personal laboral adscrito al servicio "BiciMad" pasa a integrarse en EMT, la cual se subroga, de acuerdo con el Estatuto de los Trabajadores, en todos los derechos y obligaciones derivados de las relaciones laborales existentes.
- e) EMT no asume ninguna deuda ni reclamación relativa a la unidad de negocio relacionada con la gestión del servicio "BiciMad" originada, devengada, líquida y exigible con anterioridad a la fecha de transmisión.

En cuanto a las condiciones económicas, el precio de la cesión ascendió a un total de 10.500 m€ más el I.V.A. correspondiente, que debería ser abonado de acuerdo con los importes, plazos e intereses establecidos en un periodo máximo de 5 años, si bien el 21 de noviembre de 2016, se firmó una adenda al contrato de cesión por la que se acordó el pago del 100% del precio del contrato en el año 2016. A estos efectos EMT recibió una subvención de capital del Ayuntamiento por la totalidad del precio del contrato.

Se significa que el servicio de bicicleta pública es un servicio municipal, el cual, con arreglo al artículo 85.2 de la Ley de Bases de Régimen Local puede ser prestado en gestión directa o indirecta. Siendo EMT una empresa propiedad al 100% del Ayuntamiento de Madrid, la gestión directa del servicio por el propio Ayuntamiento puede realizarse por EMT, de la misma forma que desarrolla las restantes prestaciones de servicios municipales y especialmente el servicio de transporte urbano.

Con respecto a la gestión indirecta, el artículo 85 de la Ley de bases de Régimen Local remite a la regulación en el TRLCSP, vigente al tiempo de las actuaciones (Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre), el cual establece en su artículo 8.2 que las disposiciones de la misma no serán aplicables a los supuestos en que la gestión del servicio público se efectúe mediante la creación de entidades de derecho público destinadas a este fin, ni a aquellos en que la misma se atribuya a una sociedad de derecho privado cuyo capital sea, en su totalidad, de titularidad pública. En definitiva, no se prevé la gestión "indirecta" a través de una sociedad 100% pública, hipótesis que carece de sentido al estar la entidad bajo el control total de la Administración pública.

Por la vía de la cesión del contrato, EMT ha resultado nominalmente concesionaria del Ayuntamiento, y la gestión del servicio ha permanecido aparentemente en la modalidad de gestión indirecta, mientras que la realidad factual lo que pone de manifiesto es la gestión directa del servicio por el propio Ayuntamiento, bajo sus directrices y asumiendo los riesgos inherentes a la misma, incluido el empresarial.

EMT no cumplía, en el momento de la cesión, los requisitos de capacidad para la autorización de la cesión del contrato de concesión, ya que carecía de experiencia en materia de alquiler de bicicletas, pese a lo afirmado en el Decreto de autorización de la cesión, el cual, por otra parte, exigía a EMT la prestación de fianza en los mismos términos que el concesionario inicial.

De conformidad con lo previsto en el artículo 11.1.1) LCyREM, es competencia del Pleno del Ayuntamiento la determinación de las formas de gestión de los servicios, atribución que no es



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

delegable en el Alcalde ni en la Junta de Gobierno Local, y que habría sido soslayada con el procedimiento utilizado.

EMT, que tiene la condición de poder adjudicador en los términos de la normativa sobre contratos del Sector Público, a través del contrato de transferencia de la unidad de negocio, resulta ser titular de un conjunto de contratos sin el previo cumplimiento de los trámites y condiciones exigidos legalmente para la adjudicación de los mismos, situación que trata de mitigarse mediante la "convalidación" de las facturas por la Comisión Delegada. Tal convalidación se entiende alejada de las normas administrativas, ya que la Comisión Delegada no es un órgano administrativo, y tampoco se encuentra regulada en los Estatutos de la Sociedad. Durante 2017 y 2018 se ha regularizado progresivamente la situación de varios de estos contratos.

De acuerdo con los pliegos el servicio contaba con 1.560 bicicletas y 120 estaciones, si bien el propio contrato preveía su ampliación con un incremento máximo de 2.490 bicicletas, sin que el incremento anual pudiera ser superior a un 30% del número inicial de bicicletas (468 bicicletas al año). De acuerdo con las previsiones del contrato, con fecha 26/5/2015 se produjo una ampliación del ámbito geográfico del servicio y del número de estaciones y bicicletas. Así en relación con el servicio BiciMad, después de esta modificación antes de la Cesión del Contrato, el servicio incluye 2.028 bicicletas y 165 bases.

La Dirección de Servicios de Movilidad de EMT tiene a su cargo las prestaciones correspondientes a la Cesión del Contrato del Lote 5, contando su organigrama con un Servicio de BiciMad encargado específicamente de dichas prestaciones. En el momento del traspaso, el servicio presentaba un importante deterioro, presentándose una evolución positiva a partir de ese momento en los datos que figuran en el Informe de Gestión de 2017, entre los que se destacan los siguientes:

- El número de abonados al cierre de 2017 es casi mil usuarios superior que en 2016, con 63.622 abonados anuales y 1.849 ocasionales.
- Los viajes realizados en 2017 ascienden a 3.274.932 en la modalidad de abono anual, con un incremento del 19% frente a 2016, a los que hay que sumar otros 75.287 viajes de usuarios ocasionales. Se observa, no obstante una disminución del tiempo medio de viaje
- En cuanto al servicio de vallas, consistente en la colocación, retirada, despliegue y agrupación de las vallas necesarias para los actos que tienen lugar dentro de Madrid, a solicitud del Ayuntamiento, en 2017 se han realizado un total de 174.364 movimientos, un 7% más que en 2016

La gestión de BiciMad se basa durante 2017 en el personal, instalaciones (ya eran de EMT en virtud de arrendamiento al anterior concesionario), aplicaciones informáticas de gestión y soporte técnico, parque móvil para tareas de redistribución de bicicletas y mantenimiento de estaciones. El servicio de BiciMad pasa de 53 trabajadores en 2016 a 84 al final de 2017. En 2018 continúa incrementándose el número de trabajadores hasta superar los 100 trabajadores.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

Las relaciones financieras con el Ayuntamiento de Madrid, a propósito de la gestión de los servicios de BiciMad y movimiento de vallas, se sujetan a lo previsto en el contrato de concesión:

- Un precio a abonar por la Administración del Ayuntamiento en relación con la gestión del servicio de vallas y con el complemento para la cobertura de costes de la explotación del servicio de bicicleta pública del lote 5. Estos importes se obtienen de aplicar los precios ofertados (se ofertó una baja del 25% sobre los importes establecidos en el contrato) sobre las unidades básicas establecidas (movimiento de transporte y de despliegue de vallas y las horas de servicio por bicicleta).
- Las tarifas abonadas por los usuarios del servicio de bicicleta pública, que serán recaudados directamente por el concesionario.

Se establece en el apartado 13 el régimen de pagos siguiente:

- a) Facturas mensuales por el 80% del precio que surge de los trabajos ejecutados durante el mes de la aplicación de los precios ofertados.
- b) Facturas trimestrales por un máximo del 20% de los trabajos ejecutados no incluidos en las facturas mensuales, una vez aplicados los descuentos que procedan en función del nivel de cumplimiento de los indicadores de servicio que resulten del informe que remitirá la administración de acuerdo con el artículo 7 del PPT.

En el caso del servicio de bicicleta pública se realizará asimismo una liquidación en función del nivel de recaudación que deberá deducirse de la factura trimestral. Esta deducción sólo se efectuará si la cuantía de ingresos recaudados por unidad básica es superior a la referencia de previsión de ingresos por unidad básica contemplada en el anexo VII del PCAP pagándose un porcentaje mínimo del 50% sobre el exceso de recaudación obtenido sobre el mínimo establecido.

Los ingresos ascienden a 6.060 m€, entre los que se incluyen 1.517 miles de euros por la transferencia al resultado de 2017 de las subvenciones de capital recibidas, de 10.500 m€ recibida del Ayuntamiento para el pago de la Cesión del Contrato. Por otra parte, están los ingresos operativos procedentes del régimen económico de la concesión que configura el contrato del Lote 5 del Contrato Integral de Movilidad de la Ciudad de Madrid, que suman un importe de 4.543 m€ con el desglose siguiente:

- a) Ingresos por aplicación de las tarifas de alquiler establecidas en los pliegos por el uso del sistema distinguiéndose
 - Abonados, con los ingresos siguientes
 - o Ingresos por abono anual (25€ o 15€ si disponen de abono transporte). Los ingresos alcanzan 1.028 m€ en 2017



- Ingresos por uso (0,5€ por primera media hora,...). El sistema de abonados funciona a través de recargas de la tarjeta. Los ingresos netos por este concepto ascienden a 1.517 m€.
- No abonados (Usuarios Ocasionales). Los ingresos se contabilizan alcanzaron 217 m€ en 2017

b) Ingresos efectuados por el ayuntamiento

Los ingresos netos ascendieron a 1.781 m€ en 2017.

Los gastos contabilizados suman 6.127 m€, de los que 1.818 m€, el 30%, corresponden a gastos de personal, el 23% a amortizaciones y un 35% a gastos del art 62 Servicios Exteriores. Dentro de estos últimos destaca Otros servicios de profesionales independientes, con un importe de 1.569 m€

El resultado global de la Actividad de BiciMad presentado es negativo por importe de 67m€

Se incluyen en contabilidad facturas por importe de 1.525 m€ imputadas (excluido IVA serían 1.260 m€) como servicios exteriores en la subcuenta de otros servicios de profesionales independientes. Estos importes se corresponden con la contratación de personal temporal a través de una Empresa de Trabajo Temporal por la Cedente del contrato de transferencia de la unidad de negocio, a solicitud de EMT para poder llevar a cabo la prestación del servicio de BiciMad (al que correspondería una facturación de 1.152m€) y de Vallas (372m€). De haber contratado directamente EMT este personal su anotación se habría incluido como gastos de personal.

Los datos presentados incluyen únicamente costes directos. Los costes generales de la empresa se aplican en su totalidad a la Actividad de Transportes, si bien una parte de ellos corresponderían a las restantes Actividades que realiza EMT, entre ellas la de BiciMad. Esto podría afectar a varios epígrafes de gasto, fundamentalmente a personal, ya que la actividad administrativa, contable económica y financiera relativa a BiciMad se lleva a cabo a través de la plantilla de servicios generales de EMT.

Asimismo existe un Centro de Beneficio, 95000 Dirección Servicios de Movilidad en el que se imputan los gastos centralizados en esta Dirección correspondientes a los distintos servicios que esta gestiona, que incluye las Áreas de Ayuda a la Movilidad (Grúa y SACE), Gestión de Aparcamientos y BiciMad, si bien la imputación contable se realiza en su integridad a el Área de Ayuda a la Movilidad. Los gastos de este CEBE ascienden a 1.028 m€.

La consideración de los costes indirectos anteriores, produciría un incremento de las pérdidas en la actividad de BiciMad en 2017.

V.4. Gestión de personal.

A continuación se muestran los gastos de personal recogidos en las Cuentas Anuales de 2017, que representan un 76% respecto del total de los gastos de EMT:



CUADRO V.4.1: Contabilización de gastos de personal (m€)

Cuenta	Denominación	2017	2016	Variación	
				Importe	%
640 / 641	Sueldos, salarios y asimilados	316.661	307.403	9.258	3%
642 / 649	Cargas sociales	114.503	108.802	5.701	5%
TOTAL GASTOS DE PERSONAL		431.164	416.205	14.959	4%

Como se observa en el cuadro anterior, los gastos de personal se han incrementado en un 4%. Esta variación tiene su origen en el incremento del número de empleados, cuyo detalle se recoge a continuación:

CUADRO V.4.2: Evolución plantilla total a 31 diciembre (nº de personas)

CONCEPTO	31/12/2017	31/12/2016	DIFERENCIA	%
Operaciones	6.648	6.364	284	4%
Material Móvil y Mantenimiento	1.281	1.144	137	12%
Total SERVICIOS DE TRANSPORTE	7.929	7.508	421	6%
Grúas	305	327	-22	-7%
Aparcamientos	136	151	-15	-10%
BiciMad	80	49	31	63%
SACE	68	74	-6	-8%
Servicios Directos al Ayuntamiento	149	141	8	6%
Total SERVICIOS DE MOVILIDAD	738	742	-4	-1%
TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS	434	402	32	8%
PERSONAL AUXILIAR	169	138	31	22%
TOTAL EMPRESA	9.270	8.790	480	5%



El incremento de empleados con respecto a 2016 obedece fundamentalmente a la contratación de conductores y de personal de taller para cubrir, tanto el aumento de la oferta de servicio, como los servicios especiales puestos en marcha por el cierre de las líneas 5 y 8 de Metro. Por otra parte, también se han realizado contrataciones adicionales de personal para el nuevo servicio BiciMad.

Fue facilitada una plantilla detallada que incluye la totalidad de los puestos ocupados, agrupados en Grupos y Subgrupos y distribuidos por Centros de Trabajo.

La plantilla no incluye puestos vacantes, ni tampoco las retribuciones, se configura más bien como una simple relación de los puestos ocupados. A la fecha de la fiscalización, no se ha aprobado una RPT, aunque, según certificado del Director de RRHH se está tramitando. Se incumple así uno de los objetivos del Plan Estratégico CERCA, que fijaba como fecha para la finalización de la RPT la de septiembre de 2017.

La futura RPT debiera coordinarse con el propio Organigrama de EMT, aprobado en 2017, el cual es consecuencia del Plan Estratégico, donde se recogen las funciones estratégicas y operativas de las unidades.

Del análisis de la plantilla se concluye que el 79% del personal se concentra en los Centros de Operaciones y, de éstos, es el de Fuencarral el que mayor número de trabajadores tiene, 1.666 empleados, un 18% del total, seguido de Carabanchel con 1.567 trabajadores (un 17% del total), Entrevías con 1.489 trabajadores (un 16% del total), Sanchinarro con 1.392 trabajadores (un 15% del total) y La Elipa con 1.246 trabajadores (un 13% del total).

Del análisis de la Relación nominativa de personal a 31 de diciembre de 2017, resulta que la mayoría de los contratos son indefinidos, salvo los contratos de jubilaciones parciales, cifrados en 630, y excepto 4 contratos temporales de carácter eventual de conductores de autobuses, para atender el incremento del servicio como consecuencia de las obras en las líneas de metro en el año 2017, los cuales formaban parte del personal que aprobó los exámenes de la convocatoria de conductores de autobuses de 2016. En 2018 los cuatro trabajadores con contrato eventual tienen ya contrato indefinido.

Esta política de contratación indefinida tiene soporte en el Convenio Colectivo vigente para el período 2016/2017, que prevé que la contratación laboral será por tiempo indefinido, a excepción de aquellos casos o situaciones que por razones de titulación oficial o de exigencias coyunturales de la producción, probadas adecuadamente y con el informe preceptivo del Comité de Empresa, requieran, de acuerdo con la legislación vigente, una contratación de carácter temporal. En mayo de 2018, todos los contratos, excepto los de jubilación parcial, eran indefinidos.

V.4.1. Planificación del área de personal y procedimientos.

Se remitió un cuadro resumen del cálculo del presupuesto del gasto de personal activo para 2017. De esta forma, se estimaba un gasto de personal para el ejercicio 2017 cifrado en 434.454 miles de euros, quedando el gasto real por debajo.



En relación con la planificación de efectivos, el Director de RRHH informó que no se efectúa una planificación a medio/largo plazo, ya que todo el servicio depende de las directrices del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

A partir de lo establecido por el CRTM, en la Dirección de Transporte se crean nuevas líneas y servicios, estableciéndose los Cuadros de los Conductores, en coordinación con la Oficina de Gestión de Plantilla.

La Oficina de Gestión de plantilla también coordina con RRHH las bajas por jubilación y las plazas que van a sacar para promocionar al personal. Con esta información se planifica mes a mes, y se pueden prever los ingresos de los conductores, ya que las convocatorias de plazas para conductores son abiertas, es decir, no tienen un número de plazas determinado, de forma que todo el que aprueba pasa a formar parte de una bolsa, a la que se acude según las necesidades.

Por último, la Oficina de Gestión de Plantilla se encarga de planificar el servicio día a día, a través de la publicación de la Propuesta de nombramiento de todos los empleados con 5 días de antelación.

V.4.2. Convenios de personal.

Con fecha 23 de diciembre de 2016 se aprobó el Convenio Colectivo de EMT para el período 2016-2017. Dicho Convenio se publicó en el BOCM con fecha 27 de enero de 2018. En el transcurso de la fiscalización se ha negociado un nuevo Convenio Colectivo para el período 2018-2020, el cual ha sido aprobado el 21 de enero de 2019.

En cuanto al ámbito temporal del Convenio 2016-2017, el mismo "tendrá vigencia desde el día 1 de Enero de 2016 al 31 de Diciembre de 2017, salvo aquellos conceptos cuya entrada en vigor queda condicionada por el propio texto".

El Convenio Colectivo vigente en 2017 "será de aplicación a todo el personal de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., salvo aquél que ocupe cargos excluidos por la Ley, así como el personal incorporado por subrogación con la Empresa BiciMad", que se regirá por el Convenio establecido en su contrato de trabajo.

De la lectura del ámbito subjetivo se deduce que todo el personal, excepto el de BiciMad y los cargos excluidos por Ley (contrato del Director Gerente), están sujetos al Convenio. Sin embargo, en el Convenio no se incluyen ni las categorías ni las retribuciones de los Directores, Secretario General ni Subdirectores.

Respecto de la política de contratación, se establece que "durante la vigencia del presente Convenio la contratación laboral será por tiempo indefinido, a excepción de aquellos casos o situaciones que por razones de titulación oficial o de exigencias coyunturales de la producción, probadas adecuadamente y con el informe preceptivo del Comité de Empresa, requieran de acuerdo con la legislación vigente una contratación de carácter temporal".



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Al personal procedente de las nuevas contrataciones le será de aplicación las condiciones vigentes para el resto del personal perteneciente a la Empresa.

Se ha comprobado que la totalidad de los contratos existentes en EMT son contratos indefinidos, excepto los contratos de las jubilaciones parciales, cifrados en 630, y excepto 4 contratos temporales de carácter eventual de conductores de autobuses que fueron alta en 2016 y 2017.

En relación con las contrataciones indefinidas en el ejercicio 2016, el Informe Provisional de Auditoría de Cumplimiento de la Intervención General de la Comunidad de Madrid del ejercicio 2016, recogía incidencias respecto del límite de la tasa de reposición en nuevas contrataciones.

La Ley 3/2017 de 27 de junio de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2017, regula en su D.A. 15ª la Contratación de personal de las sociedades mercantiles públicas y las entidades públicas empresariales. En su apartado Uno establece que las sociedades mercantiles públicas podrán proceder a la contratación de nuevo personal con las limitaciones y requisitos establecidos en la propia disposición. Las indicadas limitaciones no serán de aplicación cuando se trate de contratación de personal, funcionario o laboral, con una relación preexistente de carácter fija e indefinida en el sector público estatal, autonómico o local. Estas limitaciones se resumen a continuación:

- a) No se podrá proceder a la contratación de personal temporal, excepto en casos excepcionales y para cubrir necesidades urgentes e inaplazables.
- b) Las sociedades mercantiles públicas que gestionen servicios públicos o realicen actividades de los enumerados en el artículo 19. Uno. 2 de esta Ley tendrán, como máximo, la tasa de reposición establecida para el respectivo sector en el citado precepto, siempre que quede justificada la necesidad de esa tasa para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad.
- c) En el citado artículo 19. Uno. 2 se incluyen en el apartado R) "Plazas de personal que realiza una prestación directa a los usuarios del servicio de transporte público", estableciéndose una tasa de reposición del 100%.

Durante el ejercicio 2017 se han producido 804 altas de personal, de las cuales:

- 70 altas corresponden a reingresos de personal.
- 734 altas corresponden a nuevas contrataciones.

De las nuevas contrataciones, todas son con contratos indefinidos. Además, de aquéllas, 524 son puestos de conductor de autobús, la mayoría de los cuales proceden de la convocatoria de octubre de 2016.

De la información disponible, no se desprende que el nuevo personal contratado proceda del sector público.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

Por otro lado, durante el ejercicio 2007 se han producido 320 bajas de personal, de las cuales, las más significativas son:

- 186 bajas de conductor de autobús.
- 9 bajas de conductor auxiliar de estación.
- 7 bajas de especialistas.
- 23 especialistas de limpieza
- 13 bajas de inspector
- 12 bajas de oficial de taller

Comparadas las altas de 2017 con las bajas del ejercicio, se observa que se ha superado ampliamente la tasa de reposición:

Cuadro V.3.2.1: Altas de personal en 2017 (número de empleados)

CATEGORÍA	ALTAS 2017
Conductor de autobús	524
Diplomado universitaria Enfermería	1
Especialista	135
Especialista de limpieza	24
Ingeniero técnico	3
M. Oficial administrativo	1
Operador de servicio BiciMad	31
P. Agente aparcamiento	4
P. Encargado	2
P. Jefe de turno	3
Titulado superior	6
	734



En relación con los incrementos retributivos, el Informe Provisional de Auditoría de Cumplimiento de la Intervención General de la Comunidad de Madrid del ejercicio 2016, recogía incidencias respecto del límite establecido para el incremento de las retribuciones.

Al respecto, para el ejercicio 2016, se cumplía el incremento del 1% fijado en la LPGE en determinados conceptos retributivos, tales como el sueldo, antigüedad, paga de marzo, etc., otros conceptos no experimentaban incremento alguno y, por último, se establecía un incremento fijo en los siguientes conceptos: Complementos mejora absentismo fijo y variable, por cambio de prestación, por cambio de estación, plus de sábado, plus de domingo y festivos, turnos partidos y turnos mixtos. Respecto de estos últimos incrementos, la Intervención recoge en su Informe un cuadro con los incrementos retributivos, comprobándose que, en todos los casos, se supera el 1% fijado en la LPGE.

Se han analizado estas incidencias respecto del ejercicio 2017, constatándose que en 2017 no se incrementan las citadas retribuciones en el caso de los complementos de mejora del absentismo tanto fijo como variable y de los turnos partidos y mixtos. Sí se supera el 1% del incremento, con respecto a 2016, en el caso de los complementos por cambio de prestación, de estación, plus de sábado y plus de domingo y festivos:

Cuadro V.3.2.2: Complementos salariales diversos. Variación respecto de 2016 (euros)

CONCEPTO	2016	2017	diferencia	%
Cambio de prestación	10	11	1	10,00%
Cambio de estación	11	12	1	9,09%
Plus de sábado	11	12	1	9,09%
Plus de domingo y festivos	31	32	1	3,23%

Otros aspectos regulados en el Convenio hacen referencia a la jornada laboral, sistemas de libranza y permisos; disposiciones socio-profesionales; beneficios sociales; compromiso de resolución de controversias laborales; faltas y sanciones laborales; y prevención y salud.

Además se establecen normas generales sobre ascensos y convocatorias externas para la cobertura de puestos de trabajo, a las que se hará referencia al analizar los procesos selectivos.

V.4.3. Selección de personal.

Se remitió por EMT relación de altas y bajas durante el ejercicio 2017. Por otro lado, según se recoge en el Informe de Gestión, en el apartado 1.1.1 "Evolución de la plantilla total y efectiva", dentro del epígrafe VIII "Acontecimientos más relevantes", en 2017 se contrataron 804 empleados, que, en términos de plantilla efectiva, representaban 780 trabajadores. De



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

ellos, 734 eran nuevos ingresos y 70 eran reingresos. Por otra parte, se produjeron 320 bajas (176 en términos de plantilla efectiva). De éstas, 161 correspondían a empleados en situación de jubilación parcial y 159 a diferentes causas. Además, se produjeron 172 jubilaciones al 85% que, aunque no representaron baja en la plantilla real, supusieron una disminución de 146 empleados de la plantilla efectiva. Las altas y bajas incluidas en el listado coinciden con la información del Informe de Gestión.

De las 804 contrataciones recogidas en el Informe de Gestión, 540 corresponden a la categoría de Conductor de autobuses, información que coincide con la relación de altas facilitada. De estas 540 contrataciones de conductores, 524 son nuevas contrataciones y 16 son reingresos. Respecto de las nuevas contrataciones, 80 se producen en enero, 75 en febrero, 16 en marzo, 87 en abril, 15 en mayo, 193 en junio, 35 en julio, 22 en agosto y 1 en septiembre. Todas estas altas proceden de la convocatoria efectuada con fecha 26 de octubre de 2016.

En 2017 se publicaron 71 procesos selectivos distintos. En 65 de dichos procesos se establece el número de plazas a cubrir, que ascienden a 406 plazas. En 6 procesos no se indica el número de plazas, con el fin de generar una bolsa de empleo. De todas las convocatorias, las más numerosas son las siguientes:

- 35 plazas de Inspector. Es un proceso interno, no consta la Dirección, Área o Servicio al que se destinan.
- 85 plazas de Operador de Servicios BiciMad en la Dirección de Servicios de Movilidad. Es un proceso interno.
- 50 plazas de Oficial Ayudante en la Subdirección de Material Móvil. Es un proceso de traslado/promoción interna.
- 26 plazas de Operador de Servicio de mantenimiento integral de bicicletas BiciMad en la Dirección de Servicios Movilidad. Es un proceso externo.
- 18 plazas de Operador de Servicio de redistribución BiciMad, en la Dirección de Servicios de Movilidad. Es un proceso externo.
- 20 plazas de conductor de Servicio Grúas, en la Dirección de Servicios Movilidad. Es un proceso de Traslado cualificado.
- 25 Instructores en el Área de Formación y Desarrollo. Es un proceso de Traslado temporal discontinuo.
- 28 plazas de Conductor Auxiliar Centros de Operaciones en la Subdirección de Material Móvil. Es un traslado.

Se ha seleccionado una muestra de 5 procesos selectivos, con el objeto de comprobar el cumplimiento del epígrafe 11 del Convenio Colectivo y del proceso SO.01.01, definido como procedimiento en EMT:



Cuadro V.3.3.1: Procesos selectivos analizados

Puesto	Tipo de proceso	Nº plazas	Dirección/unidad
Operador de Servicios BiciMad	Interno	85	Dirección de Servicios Movilidad
Oficial Ayudante	Traslado/Promoción interna	50	Subdirección de Material Móvil
Diplomado universitario enfermería	Externo	1	Área de PRL
Titulado Superior CTN-001	Externo	1	Dirección Tecnología
Conductor de autobuses	Externo	N/C	Dirección de Servicios de Transporte

Se ha comprobado que todas las convocatorias se publican en el Portal del Empleado, y, además, en la web de EMT en el caso de plazas externas. Se ha comprobado, asimismo, la publicación del temario, salvo en el caso de Traslado/Promoción interna de 50 plazas de Oficial Ayudante. También consta la publicación de la convocatoria de examen, así como los turnos y horarios de examen, en su caso. Se ha comprobado la publicación de la Resolución provisional y definitiva en todos los casos, salvo en las plazas de conductor de autobuses, en las que no existe un único listado de aprobados, ya que los exámenes prácticos se celebran en un calendario que abarca 9 meses (de marzo a noviembre).

Incorporación personal de BiciMad

Mediante Decreto de fecha 19 de octubre de 2016, la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad autorizó la cesión del contrato integral de movilidad de la Ciudad de Madrid, en virtud de la cual, EMT quedó subrogada en todos los derechos y obligaciones de la concesionaria.

Con fecha anterior, de 17 de mayo de 2016, se suscribió contrato de transferencia de la unidad de negocio relacionada con la gestión del servicio BiciMad. En el epígrafe 3 del citado contrato, se regula la forma en la que se va a efectuar la cesión. En particular, el apartado 1.4 de dicho epígrafe hace referencia a la cesión del personal.

Dicho apartado establece que el personal laboral adscrito al Servicio BiciMad incluido en el listado que se adjunta como Anexo, pasará a prestar dicho servicio bajo las directrices de EMT. En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores, el Cesionario se subroga ope legis en todos los derechos y obligaciones



derivados de las relaciones laborales del Cedente con el referido personal a partir de la Fecha de Transmisión.

En el citado Anexo se incluye la relación del personal afectado y recoge la plantilla de subrogación. En total son 50 trabajadores, que agrupados por categoría son:

Cuadro V.3.3.2: Personal subrogado procedente de BiciMad

Categoría	Trabajadores
Jefe de Sección	2
Jefe de Base (Oficial de 1ª)	1
Jefe de Equipo (Oficial de 1ª)	2
Oficial de 1ª	40
Oficial de 2ª	4
Mozo	1
TOTAL	50

Todos los trabajadores, excepto uno, se incluían en la Relación de personal a 31 de diciembre de 2016. Además, a dicha fecha, ya había 3 trabajadores asignados a BiciMad que no procedían de la anterior concesionaria.

En el ejercicio 2017 se convocó un proceso selectivo interno de 85 plazas de operadores de BiciMad dirigidas al personal de EMT, y en el que se exigía una experiencia de, al menos, 5 meses en labores relacionadas con el servicio de bicicletas. Dicha convocatoria iba dirigida al personal subrogado de la anterior concesionaria. Como resultado, 44 trabajadores procedentes de la anterior concesionaria obtuvieron una plaza de operador.

Por otro lado, también se convocaron 3 procesos internos para cubrir 3 plazas de Jefe de Equipo de BiciMad, comprobándose que dichas plazas se adjudicaron a personal procedente de la anterior concesionaria.

Por último, las dos trabajadoras que tenían categoría de Jefe de Sección en la anterior concesionaria, ascienden a:

- Titulado Superior en la Dirección de Servicios de Movilidad
- Titulado Superior en la Dirección de Comunicación y Consultoría.

Como consecuencia de estos procesos selectivos, todo el personal procedente de la anterior concesionaria ha obtenido plaza por procesos internos (49), y firman un Anexo a sus



contratos, en virtud del cual, a partir de 1 de julio de 2017, se les aplica el Convenio Colectivo vigente de EMT, ya que hasta dicha fecha el Convenio Colectivo de EMT excluía de su ámbito de aplicación al personal de BiciMad, el cual se regiría por el Convenio establecido en su contrato de trabajo, que, en el caso de los trabajadores procedentes de la anterior concesionaria era el Convenio Colectivo de Alquiler de Vehículos con y sin conductor.

En 2017 se convocaron 4 procesos externos para cubrir plazas del servicio BiciMad:

- 9 plazas de Operador de Servicios de Atención al Cliente BiciMad
- 3 plazas de Operador de Servicios de Mantenimiento de Estaciones de anclaje y recarga BiciMad
- 26 plazas de Operador de Servicios de Mantenimiento Integral de Bicicletas BiciMad
- 18 plazas de Operador de Servicios de Redistribución BiciMad

Según se desprende de la relación facilitada de las altas del ejercicio 2017, se producen 31 ingresos de Operadores de Servicio BiciMad con fecha 13 de noviembre de 2017. Por lo tanto, en fin de 2017 había 83 trabajadores adscritos al servicio BiciMad:

1. Los 49 empleados procedentes de la anterior concesionaria que se integran en EMT y participan en procesos internos a lo largo de 2017 (44 operadores + 3 Jefe de Equipo + 2 Titulados Superiores).
2. 3 trabajadores de EMT adscritos al servicio BiciMad desde el inicio.
3. 31 nuevos trabajadores como consecuencia de los procesos selectivos convocados en 2017.

V.4.4. Contratos de Alta dirección.

EMT ha comunicado que el único contrato de Alta Dirección es el del Director Gerente. Se remitió copia del mismo, de fecha 15 de septiembre de 2015, así como comunicación del incremento de sus retribuciones aprobado para el ejercicio 2017.

V.4.5. Nóminas.

Del total de trabajadores en fin de 2017, se ha seleccionado una muestra de 101 trabajadores, que representa un 1,09% del total. En la muestra se han incluido:

- El Director Gerente, Secretario General, Directores y Subdirectores
- Otros Jefes, de Departamento, Servicio, División u otros puestos que, o bien, tenían un puesto relevante en el organigrama, o bien, se incluían en los nombramientos y/o ceses remitidos junto con el organigrama, etc.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

- Aleatoriamente, se han seleccionado trabajadores de casi todas las categorías o tipos de puesto de trabajo, así como de todos los centros de trabajo.

Además de analizar el expediente de las personas seleccionadas en la muestra, para determinar la integridad del mismo, se ha comprobado, para la nómina individual del mes de abril de 2017, si las retribuciones satisfechas son correctas de acuerdo con la normativa aplicable (Convenio Colectivo), así como su conformidad de acuerdo con la información incluida en el expediente personal.

- Con respecto a la integridad de los expedientes, éstos presentan lagunas y así, con carácter general, no se incluyen los sucesivos nombramientos o cambios de categoría en los expedientes. Sólo se incluyen en el módulo de recursos humanos de SAP, el cual, por otra parte tampoco integra el conjunto de la documentación de un expediente de personal, por lo que la información que razonablemente debe integrar el citado expediente se encuentra fragmentada entre las fuentes en papel y las bases de datos electrónicas, que tampoco se configuran como un expediente de personal.
- Gratificación por cumplimiento de objetivos. Ni en los expedientes de personal ni en el módulo de SAP consta documentado el acuerdo que regule su cuantía, modo de abonarla, destinatarios de la misma, etc. En SAP constan los cálculos del importe pagado en nómina para cada trabajador.
- Complemento de directivos. Complemento salarial A. Complemento salarial B. No consta en el expediente de cada perceptor la acreditación de su derecho a percibirlos.

Según aclaraciones recibidas, el complemento de directivos se aplica desde el Jefe de Servicio hasta el Director, si bien no consta documentado el acuerdo que lo regule, ni en los expedientes ni en SAP. Respecto de los Complementos salariales A y B, se ha aclarado en entrevista que retribuyen la especial dedicación, si bien, tampoco consta documentado el acuerdo que los regule, ni en los expedientes ni en SAP.

Con arreglo a los Estatutos de la Sociedad, la fijación de las retribuciones es de la competencia del Gerente.

De todas estas incidencias generales, además de otras menores detectadas, se han solicitado las pertinentes aclaraciones sin que se haya facilitado una respuesta satisfactoria.

Complemento de directivos

Se solicitó información acerca de las retribuciones del personal directivo, distinto del Gerente (Secretario General, Directores y Subdirectores), así como descripción del cálculo de las mismas e importe mensual de las retribuciones fijas resultante del cálculo realizado.

En contestación se remitió información de las retribuciones cobradas en 2017 por el personal que integraba el Comité de Dirección en dicho ejercicio.



Dichas retribuciones se compararon con las incluidas en el Portal de la Transparencia, resultando que los importes cobrados por los miembros del Comité de Dirección en el ejercicio 2017 eran superiores a los recogidos en el Portal de la Transparencia para el ejercicio 2018, de donde puede deducirse que el citado Portal no recogía la totalidad de las retribuciones.

Respecto del cálculo de las retribuciones del personal que no se regían totalmente por lo dispuesto en el Convenio, el Director de RRHH informó de que las retribuciones estaban integradas por:

- El sueldo base (retribución por Convenio), que se corresponde con el recogido en el Convenio Colectivo para un Jefe de División.
- La antigüedad, según Convenio.
- El Complemento de Directivos: En el caso de los Directores, para determinar su cuantía se parte del Complemento de Directivos asignado al propio Director de RRHH (Complemento Horizonte), el cual señala el importe máximo a cobrar por este complemento. De forma que si el complemento que el Directivo venía cobrando, superaba ese complemento horizonte, no se le aplicaba el incremento del 2% fijado en la LGPE para 2017. En caso de que no superara el complemento horizonte, se procedía al incremento del complemento de directivos en el 2% correspondiente, pero siempre con el límite del complemento horizonte.

Pese a que se solicitó reiteradamente información a RRHH en relación con la forma de determinar el citado complemento, así como soporte documental de la aprobación del mismo. no se ha facilitado la información correspondiente. Sólo se remitió información de la forma de determinar el citado complemento en el caso del Secretario General y de los Directores, sin hacer referencia al resto de los supuestos en que dicho complemento se abona.

Se hizo una consulta en SAP para determinar los trabajadores que habían cobrado el Complemento de Directivos en 2017, resultando lo siguiente:

- El importe total satisfecho en concepto de complemento salarial a directivos se cifra en 2.243.527,49 euros.
- Se reconoce el complemento salarial de directivos a 156 empleados.
- Existen 3 conceptos de nómina que retribuyen el complemento salarial de directivos:
 - a) El concepto 3130 "Complemento salarial directivos", con un saldo de 2.053 miles de euros.
 - b) El concepto 3197 "Complemento salarial directivos extra diciembre", con un saldo de 174 miles de euros.
 - c) El concepto 3630 "Complemento salarial directivos IT", con un saldo de 16 miles de euros.



- El personal que cobra este complemento ocupa puestos diversos:
 - Secretario General: 1
 - Directores: 9
 - Subdirectores: 2
 - Jefes de División: 22
 - Jefes de Servicio: 16
 - Titulados Superiores: 51
 - Ingenieros Técnicos: 14
 - Inspector Principal: 1
 - Ayudante Principal: 2
 - Ayudante Técnico: 27

En algunos expedientes se incluye un Acuerdo de Plena Dedicación, estableciéndose un importe que coincide con el complemento de directivos incluido en la nómina de abril. Así ocurre en los casos del Director de RRHH, del Jefe de Servicio de Estrategia, Calidad e Innovación (si bien en este caso existe una pequeña diferencia entre el Acuerdo y lo cobrado) y del Jefe de Servicio de BiciMad.

Se ha comprobado que los Directores en situación de jubilación parcial siguen cobrando una parte del complemento de directivos, sin que se haya podido determinar, sobre la base de los datos disponibles, si dicho importe corresponde al 25% (correspondiente a la reducción de jornada por jubilación parcial) de la complementaria que tenían reconocida. Éste es el caso del antiguo Director de Comunicación y del antiguo Director de RRHH.

V.4.6. Litigios en materia de personal

El apartado 4.12 de la Memoria de las Cuentas Anuales del ejercicio 2017, en relación con los criterios generales de registro, establece que la Sociedad reconoce provisiones cuando tiene una obligación presente, como resultado de sucesos pasados, que va a dar lugar a una salida de recursos para liquidar dicha obligación, siempre que su importe se pueda estimar de forma fiable.

Por otro lado, el apartado 18 "Provisiones y Contingencias" recoge la composición del saldo de las provisiones a 31 de diciembre de 2017 y 2018. De dichas provisiones, tienen relación con Personal las siguientes:



Cuadro V.3.6.1: Provisiones en materia de personal (euros)

CONCEPTO	2017	2016
Prestaciones a largo plazo al personal	4.884.776	4.792.292
Provisiones para siniestros de circulación y litigios	5.340.137	6.724.223
Otras provisiones	838.770	766.598

A) Las prestaciones a largo plazo al personal incluyen las subcuentas 1400 "Provisión por retribuciones a largo plazo al personal" y 1401 "Provisión premio de jubilación (Madrid Movilidad)". La primera, con un saldo a 31 de diciembre de 2017 de 4.865 m€, corresponde a la provisión estimada, de acuerdo a criterios actuariales, de los compromisos devengados al cierre del ejercicio recogidos en el Convenio Colectivo en relación con:

- El Premio de antigüedad de los 25 y los 40 años en la Sociedad (punto 8.6 del Convenio).
- El importe adicional a pagar en las liquidaciones por baja de la empresa (punto 4.3.3 del Convenio).

La cuenta 1401 presenta un saldo a 31 de diciembre de 2017 de 19.570 euros.

Se ha solicitado a la empresa información en relación con el cálculo de estas provisiones, mediante petición de 7 de noviembre de 2018. Con fecha 2 de abril de 2019 se ha recibido contestación al respecto.

B) Respecto de las provisiones para siniestros de circulación y litigios, incluye los saldos de las cuentas 1421 "Provisión para siniestros de circulación y responsabilidad civil" y de la cuenta 1420 "Provisión para otros litigios", cuyo saldo a 31 de diciembre es 0, como consecuencia de la aplicación a resultados de un importe de 2.123 m€. Y según la Memoria, se realizan por la Sociedad para cubrir los riesgos económicos derivados de siniestros de circulación y litigios pendientes de liquidación a la fecha de cierre del ejercicio.

Sólo la cuenta 1420, está relacionada con personal. En septiembre de 2017 se cancela su saldo al aplicarse las provisiones dotadas relativas a primas de vacaciones de 2015 y 2016.

Estas provisiones se dotan como consecuencia del Procedimiento de Conflicto Colectivo nº 234/15 seguido ante el Juzgado de lo Social nº 22 de Madrid a instancia del Comité de Empresa de EMT, en el que se solicita se reconozca a los trabajadores que pudieran resultar afectados por el mismo, el derecho a cobrar durante sus vacaciones anuales, además de los conceptos actualmente pactados con la empresa en el art. 6.3 del Convenio Colectivo, el



promedio de las retribuciones percibidas en los 365 días anteriores a dicho disfrute por los conceptos de:

- Plus de servicio en domingo
- Plus de servicio en sábado
- Traslados de Centro de Operaciones y cambio de prestación
- Quebranto de moneda
- Turnos partidos
- Turno mixto
- Entrega de recaudación
- Plus de nocturnidad
- Prima por turnicidad
- Plus de conducción SACE y SAM
- Refuerzo del Servicio Nocturno.

En la actualidad, el art. 6.3 del Convenio de EMT establece que "en situación de vacaciones se abonarán los importes que correspondan para categoría profesional al sueldo base, antigüedad y los importes de prima de actividad y complemento de destino por los días que le habrían correspondido trabajar de no disfrutar la vacación".

Hasta 2014 la Jurisprudencia dictada en España, venía reconociendo la posibilidad de que el Convenio Colectivo regulara la retribución de las vacaciones, incluyendo o excluyendo los conceptos retributivos que estimara oportunos.

Pero, a partir de 2014, se dicta Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE) de fecha 22 de mayo, en la que se establecía que cualquier disposición o práctica nacional que excluya de la retribución de las vacaciones cualquier retribución variable que perciba el trabajador en la jornada ordinaria, se oponía al art. 7.1 de la Directiva 2003/88/CE. En consecuencia, se cambia el criterio, y en 2014 y primeros meses de 2015 se dictan 6 sentencias por la Audiencia Nacional, en las que se recoge el criterio de la sentencia del TJCE, condenando a las empresas demandadas a abonar a sus trabajadores el promedio de los complementos salariales variables del convenio colectivo que de forma regular y habitual percibían los mismos durante los meses de actividad. Dichas sentencias no son firmes, al haberse interpuesto contra las mismas Recurso de Casación ante el Tribunal Supremo, si bien, se considera muy probable que el Tribunal confirme el criterio de las sentencias, con lo cual EMT estaría obligada a pagar a los trabajadores afectados las citadas cantidades tanto en 2015 (fecha de presentación del conflicto), como en los años sucesivos.

Por este motivo, se calcula el importe que supondría el pago de las cantidades en 2015, cifrándose en 1.056 m€, que fue provisionado. En los siguientes ejercicios la citada cantidad se incrementaría anualmente en la misma proporción en que se incrementasen los referidos



pluses y primas según lo pactado en futuros convenios colectivos. En consecuencia, para 2016, dicha provisión se dotó por 1.067 m€.

En 2017, se pagan las primas de vacación de 2015 y 2016, aplicándose la provisión

- C) Por último, la cuenta Otras provisiones (1422), con un saldo en fin de ejercicio de 839 m€, recoge la dotación que la empresa viene obligada a constituir, por precepto legal (art. 102 apartado a) de la Ley General de la Seguridad Social), como Entidad Colaboradora de la Seguridad Social en materia de accidentes de trabajo.

EMT ha facilitado información sobre el cálculo de la dotación de esta provisión en el ejercicio 2017, por importe de 72 m€.

Por lo que respecta a los litigios, se remitió relación de litigios durante el período fiscalizado. De la relación remitida, corresponden a Personal (Juzgado de lo Social) 186 litigios. De éstos, 126 litigios están finalizados y 60 en trámite. De la totalidad de los litigios, tienen valoración económica 18 de ellos, con un importe total de 23 m€. De la información remitida se desprende que los litigios de personal que pueden suponer un coste económico no son relevantes, ni en número, ni en importe. No obstante lo anterior, los litigios que se plantean como reconocimiento de derechos, con importe indeterminado, también pueden suponer un coste económico para EMT, que no es posible determinar con certeza, y que, por tanto, no darían lugar a una provisión tal y como establece el apartado 4.12 de la Memoria de las Cuentas Anuales del ejercicio 2017, en relación con los criterios generales de registro.

V.4.7. Prevención de riesgos laborales. Absentismo. Incapacidad permanente total para la profesión habitual. Actas del Comité de Seguridad y Salud.

El punto 15 del Convenio Colectivo regula la Prevención de Riesgos Laborales y Salud Laboral, estableciendo que las competencias y facultades en materia de Prevención de Riesgos Laborales, se ejercerán en la Empresa por el Comité de Seguridad y Salud (C.S.S.), el cual, además de las reuniones plenas trimestrales y otras necesarias, celebrarán reuniones monográficas mensuales.

El Comité de Seguridad y Salud será periódicamente informado de los planes de prevención de riesgos laborales en las dependencias de la Empresa y lugares de trabajo así como de su ejecución y de la evolución de los accidentes de trabajo.

Por otro lado, el Plan Estratégico CERCA recoge, entre otras, oportunidades de mejora en el Área de RRHH, definiéndose como Objetivo Estratégico el "Potenciar el orgullo de pertenencia a EMT", y para cuya consecución se establecen iniciativas estratégicas. Dentro de las mismas, uno de los Proyectos a desarrollar es un Plan de Absentismo y Prevención de Riesgos Laborales.

Por último, el Proceso SO.01.09 Prevención de Riesgos y Salud Laboral tiene por objetivo el desarrollo de actividades relacionadas con la prevención de riesgos y salud laboral de los



empleados de EMT, con el fin de reducir los índices de accidentalidad, el número de bajas por enfermedad, etc..

Las medidas preventivas se incluyen en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, el cual no ha sido facilitado.

Absentismo

En el análisis de cierre del año 2017 del Plan Estratégico, se constata que los valores de absentismo no han sido los esperados (sólo se ha alcanzado un 10% de la previsión) y la evolución no es favorable, por lo que se va a desarrollar en 2018 un plan concreto de mejora del absentismo que reunirá iniciativas concretas que surjan del comité de expertos que se formaría al efecto y del cual no se ha remitido información.

En el Informe de Riesgos, se recoge, por meses, la evolución de los índices del absentismo en los ejercicios 2015, 2016 y 2017, observándose como el mismo se ha ido incrementando en los últimos años. A continuación se recoge un resumen por las diferentes causas del absentismo, para el Servicio de Transporte (dado que es el más relevante), para los ejercicios 2016 y 2017:

Cuadro V.3.7.1: Incidencia y evolución temporal de las distintas causas de absentismo(%)

	Accidente		Enfermedad		Maternidad		Otros		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
TOTAL	0,43%	0,37%	6,49%	5,54%	0,18%	0,18%	0,91%	1,08%	8,01%	7,16%

No se ha reconocido ninguna tipología de enfermedades profesionales en EMT. Partiendo de la información facilitada por EMT, que ofrece un amplio detalle de la incidencia del absentismo, resulta lo siguiente:

1. APARCAMIENTOS: Absentismo medio del 12,03%.
2. BICIMAD: Absentismo medio del 5,04%.
3. GRÚAS: Absentismo medio del 11,32%.
4. CERRO DE LA PLATA: Absentismo medio del 6,94%.
5. FUENCARRAL: Absentismo medio del 8,38%.
6. CARABANCHEL: Absentismo medio del 9,43%.
7. LA ELIPA: Absentismo medio del 7,09%.
8. ENTREVÍAS: Absentismo medio del 8,49%.
9. SANCHINARRO: Absentismo medio del 8,51%.



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

Con carácter global, el absentismo total de la empresa se cifra en un 8,36%, y la causa que produce más absentismo es la enfermedad. En términos absolutos, por tipo de actividad/centro de trabajo, el mayor porcentaje de absentismo se produce en Aparcamientos seguido de Grúas, con unos porcentajes de un 12,03% y un 11,32% respectivamente.

Por otro lado, en las entrevistas mantenidas con los Responsables del Control del Servicio (Gestor de Operaciones), se ha manifestado que los casos de absentismo sobrevenidos por cualquier causa (enfermedad propia o de familiar, urgencias médicas, etc), que no hayan podido solventarse antes de publicarse los cuadros de asignación de los turnos, se resuelven normalmente con personal de guardia o remanentes de turno (escaso en ambos casos) o bien pidiéndoselo directamente a los conductores que están de libranza. Normalmente se cubre el servicio porque hay un fuerte sentido de pertenencia a la empresa. Por lo que se refiere a los casos de absentismo por otros motivos, tales como vacaciones, días libres generados, permisos, etc., normalmente ya se han tenido en cuenta al elaborar los cuadros del servicio. Con carácter general, de las entrevistas mantenidas en los Centros de Operaciones, se extrae como conclusión que con la plantilla existente cubren el servicio en condiciones normales. Las ausencias sin justificar se descuentan de la nómina.

Los problemas se producen en determinadas épocas: mes de diciembre (puentes y Navidad), Semana Santa, puentes durante el año y verano. Los déficits de personal se cubren con personal de otros centros, de forma que todos ellos estén equilibrados. Los conductores están obligados por Convenio a aceptar el cambio temporal o puntual a otro centro. En Convenio se fija el número máximo de cambios de estación al año; dichos cambios se retribuyen con un complemento. Cuando el absentismo no es puntual y no es posible preverlo, como sería el supuesto de una epidemia de gripe en un Centro de Operaciones, interviene también la Oficina de Gestión de Personal, para cubrir el déficit con personal de otros centros.

Para luchar contra el absentismo, en el Convenio se establecen:

- A) Plus de asistencia (artículo 7.20): se abonará en 11 mensualidades (se excluye el mes de vacación) y estará vinculado al cumplimiento de la totalidad de las prestaciones recogidas en el sistema de libranza de cada trabajador durante el período de cálculo de nómina y teniendo en cuenta los cambios de días de trabajo y libres y el disfrute de libres adicionales como prestaciones realizadas.

A continuación se establecen muchos supuestos que no tendrán la consideración de ausencia, por lo que este incentivo ha perdido eficacia. Para el ejercicio 2017 se fija en 126,25 euros por 11 mensualidades.

Este plus ha sido objeto de análisis en las nóminas del mes de abril del personal seleccionado para la prueba en detalle. Comprobándose que es muy raro que el mismo no se cobre.

- B) Complemento por mejora del absentismo (artículo 4.17): se abona en la nómina de septiembre de cada año y está integrado por:
- Una parte fija, que se abonará con los mismos criterios aplicados para el abono del sueldo base. Se fija en 155 euros.



- Otra parte variable, vinculada al porcentaje de absentismo que cada trabajador tenga, a título individual, en el período comprendido entre septiembre del año anterior y agosto del año que se abona, siempre y cuando ese porcentaje individual de absentismo no supere el 6%. El importe variable se fija en 330 euros. El grado de percepción de este complemento no ha podido analizarse, al no haberse entregado la información solicitada.

Incapacidad Permanente Total para la profesión habitual

El artículo 8.12 del Convenio Colectivo establece, a partir del 1 de enero de 2017, una regulación única de la IPT para todos los trabajadores de EMT. En todos los casos, se extingue el contrato de trabajo, suscribiéndose simultáneamente nuevo contrato de trabajo a tiempo parcial y de carácter indefinido con una jornada laboral del 50% y categoría de Especialista de Limpieza.

Estos trabajadores percibirán las retribuciones correspondientes a la nueva categoría laboral, jornada y puesto de trabajo, salvo que a la fecha de efectos de la IPT, tengan reconocida una antigüedad de 15 años o más en su anterior categoría laboral, en cuyo caso, si percibían prima de actividad en dicha categoría, continuarán percibiendo el salario base correspondiente a dicha categoría en función de su nueva jornada, el resto de emolumentos serán los que correspondan a la nueva categoría.

Además se fija una indemnización por la pérdida del puesto de trabajo, en función de la edad del trabajador. Para el pago de estas indemnizaciones la empresa tiene suscrita una póliza de seguros con una prima anual en 2017 de 1.957 m€.

Por otro lado, se ha remitido información de las indemnizaciones satisfechas en 2016 y 2017 en cumplimiento de lo establecido en el art. 8.12 del Convenio (En el supuesto de que la IPT fuera posteriormente revocada, la empresa deberá facilitar al trabajador un puesto de trabajo en las mismas condiciones que tenía antes de la IPT. En estos casos, si el trabajador hubiese comenzado a recibir la renta recogida en los apartados anteriores, se comunicará a la compañía de seguros para que deje de abonar la renta, quedando en poder del trabajador las ya cobradas. Si no hubiera empezado a cobrarlas, no le serán satisfechas.

Se facilitó información de las IPT concedidas en 2016 y 2017: 49 y 85 supuestos, respectivamente. Las IPT vigentes a 31 de diciembre de 2016 y 2017 eran las siguientes:

- En 2016 había reconocidas 418 IPT
- En 2017 había reconocidas 435 IPT

Se ha comprobado que en los casos de IPT existentes en los expedientes seleccionados para la muestra en detalle se da cumplimiento a lo establecido en el Convenio, así como la inclusión de los mismos en los listados facilitados.



Actas trimestrales del Comité de Seguridad y Salud. Amianto

Se solicitaron las actas del Comité de Seguridad y Salud (CSS) de los ejercicios 2016, 2017 y 2018. Únicamente han sido remitidas tres actas de 2017 y un acta de fecha 8 de febrero de 2018, así como actas de diferentes Centros.

El Acta de 8 de noviembre de 2017 da cuenta de la solicitud por parte de los Delegados de prevención, de aclaraciones en relación con los trabajos que se estaban realizando en la cubierta de fibrocemento de Fuencarral; en concreto, si se estaba perforando dicha cubierta. EMT respondió que no estaba previsto en los trabajos manipular placas de fibrocemento. Los Delegados habían verificado in situ como la empresa adjudicataria estaba desmontando dichas placas, instando a EMT a paralizar las obras inmediatamente. Simultáneamente a la reunión, un Delegado de Prevención interpuso la correspondiente denuncia en la Inspección de Trabajo, por incumplimiento del RD 396/2006 de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.

Con fecha 10 de noviembre de 2017 se recibe en EMT, requerimiento de la Inspección de Trabajo, consecuencia de la actuación en la que el Inspector constata los hechos denunciados sobre los trabajos que se estaban realizando en la cubierta del taller sur de mecánica del C.O de Fuencarral. Dicho requerimiento insta a EMT a aplicar inmediatamente el RD 396/2006.

Se ordenó un estudio para detectar la presencia de amianto y se emitió informe de fecha 15 de noviembre de 2017, detectándose amianto en determinados lugares. El 13 y el 17 de noviembre se realizaron análisis para la detección de amianto en aire y en superficie, respectivamente. Tras el análisis, se detecta amianto en superficie en varios puntos, según informe de 20 de noviembre de 2017.

En el Acta de la reunión de la Comisión de Seguridad y Salud de 8 de febrero de 2018 se informa de que no todos los empleados que habían sido citados para el reconocimiento médico habían querido efectuarlo. Los Delegados de Prevención preguntan si EMT va a pedir responsabilidades a la contratista y al responsable de las obras, contestando la Dirección de la empresa que cuando se pronuncie la Inspección de Trabajo se tomarán las medidas oportunas contra la contratista, en su caso. Respecto del responsable de las obras se le habían pedido explicaciones mediante un Parte de Aclaraciones, indicando que la investigación interna está en su fase final, y una vez concluida, se aplicará lo acordado en el Convenio.

En contestación a nuestra solicitud de información, EMT manifestó que a fecha 29 de octubre de 2018 todas las actuaciones en lo referente a los trabajos de desamiantado en las naves afectadas, equipos, material y personal han concluido, así como la vigilancia en la salud de los trabajadores afectados.

EMT no ha facilitado el Informe definitivo de la Inspección de Trabajo. Tampoco constan las actuaciones, en su caso, realizadas frente al responsable del contrato ni frente a la contratista, ni las sanciones impuestas, en su caso, por Organismos oficiales.



VI. CONCLUSIONES.

El Informe de fiscalización se ha emitido a iniciativa de la Cámara de Cuentas, ejercida de conformidad con lo previsto en los artículos 2.1.a) y 10.1 de la Ley 11/1999, reguladora de esta Cámara. Los objetivos generales, se corresponden con una fiscalización de regularidad, contable y de cumplimiento, y el ámbito temporal contempla el ejercicio 2017. En el transcurso de la misma, se han observado limitaciones relevantes, recogidas en el apartado II.2. Las principales conclusiones que se derivan de las comprobaciones efectuadas son las siguientes:

1. EMT tiene la forma jurídica de sociedad anónima, cuyo capital social ascendía en 2017, de acuerdo con el artículo 5 de los Estatutos, a 116 millones de euros, íntegramente suscrito y desembolsado por el Ayuntamiento de Madrid, por lo que se trata de una sociedad unipersonal, cuya principal actividad es la gestión directa del servicio público municipal de transporte urbano de superficie de viajeros, la cual se desarrolla y se financia de acuerdo con lo previsto en el Convenio de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM y en el Convenio específico del CRTM con EMT (apartados I.2 y V.1).
2. Además de la prestación del servicio de transporte, EMT presta en régimen de gestión directa otros servicios municipales, previamente desarrollados por otra empresa pública, absorbida en 2014, tales como la grúa o los aparcamientos, así como otras actividades, como la de consultoría o la obtención de ingresos publicitarios. El servicio público municipal de bicicleta pública (BiciMad) se presta, nominalmente, en régimen de concesión del Ayuntamiento de Madrid (apartados I.2 y V.3).
3. Durante el ejercicio fiscalizado, EMT no dispuso de una planificación estratégica global a largo plazo, aprobada por el Consejo de Administración, que comprendiera con carácter sistemático la totalidad de las actividades desarrolladas y que involucrase a la totalidad de las áreas de la Organización en la definición y en el seguimiento de la misma. Sin embargo, se constatan decisiones estratégicas y riesgos que involucran el medio-largo plazo, como las inversiones en la renovación o traslado de los Centros de operaciones y cambios en las tecnologías aplicadas (apartado IV.2.).
4. La Oficina de Control de Gestión y Auditoría fue creada en el ejercicio fiscalizado, pero carece de la configuración necesaria para un adecuado desarrollo de la función de Auditoría Interna. Carece de un "estatuto" definido de acuerdo con los principios del Instituto de Auditores Internos, que atienda a garantizar su independencia. La Oficina, además de participar en la propia gestión, a través de la elaboración de los presupuestos y el control de su ejecución, depende orgánica y funcionalmente de la Dirección Financiera, y no tiene relación directa en el ejercicio de sus funciones con el Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva o el Gerente (apartado IV.3).
5. La Oficina de Control de Gestión y Auditoría ha realizado una evaluación de riesgos. No obstante, esta fórmula centralizada de la evaluación de riesgos, con revisiones periódicas, no puede considerarse óptima, ya que se aparta de las características que debiera reunir un modelo de gestión del riesgo corporativo que involucrase al conjunto de la organización, en la responsabilidad de definir y evaluar los riesgos, se integrase perfectamente con el Plan estratégico, procurara la actualización continua en la



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

- identificación, evaluación, respuesta, seguimiento y control de los riesgos, y permitiera la transmisión de la información existente en todos los niveles organizativos para que pueda ser conocida por la Alta Dirección (apartado IV.3).
6. Entre los indicadores más relevantes, considerados en el modelo de evaluación de riesgos, figuran los de absentismo y de antigüedad media de la flota, que superan los límites de tolerancia, aunque el segundo de ellos ha evolucionado favorablemente en 2017, gracias a las inversiones del ejercicio (apartado IV.3).
 7. No se ha desarrollado un modelo óptimo de contabilidad de costes en el ámbito del control de gestión, y los costes de las distintas actividades no son objeto de un cálculo preciso (apartados IV.3 y VI.3).
 8. En marzo de 2017, la Comisión Delegada aprobó un nuevo Organigrama, que fue objeto de modificaciones posteriores. En el Organigrama aparecen referencias a los procesos de los que se encargan las unidades, pero no se coordina con los Objetivos del Plan Estratégico. Por otra parte, se observa que no se han tenido en cuenta criterios de separación de funciones en la ubicación de las unidades responsables de la Tesorería y de la Contratación. (apartado IV.4).
 9. De acuerdo con el nuevo Organigrama, aprobado en marzo de 2017 por la Comisión Delegada, corresponde al Área de Contabilidad, dentro de la Dirección Financiera, las relaciones tanto con el Auditor externo como con la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid. Tales previsiones no son consideradas adecuadas, en aras del control (apartado IV.4).
 10. De conformidad con lo previsto legalmente, EMT se ha sometido a Auditoría Externa y a los controles desarrollados por la Intervención General del Ayuntamiento de Madrid (apartado IV.5).
 11. Las cuentas se han formulado de conformidad con lo previsto en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y normas complementarias. No consta que se hayan desarrollado, por parte de los servicios de la Entidad, instrucciones específicas de carácter contable, que contribuyan a dar tratamiento uniforme a las operaciones habituales de la misma (apartado V).
 12. Dentro del activo, los saldos más relevantes son los correspondientes al inmovilizado material, el cual pasa de 408 a 472 millones de euros en 2017 y constituye el 76% del Activo. Dentro de los indicados importes, los elementos de transporte pasan de 212 millones en 2016 a alcanzar 264 millones en fin de 2017, debido a las inversiones del ejercicio, principalmente en la adquisición de autobuses (apartado V.1).
 13. De acuerdo con el Informe de Gestión de 2017, la distribución del parque móvil suponía 1.585 vehículos verdes, de los cuales 1.019 eran de gas natural convencional y 522 eran vehículos propulsados por gasóleo; sólo 23 vehículos disponían de propulsión eléctrica pura (apartado V.1).



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

14. El saldo de la Reserva Legal no alcanzaba el 20% del importe del capital, según lo exigido por la LSC, ya que ascendía a sólo 9 millones de euros, lo que supone un déficit de dotación de 14 millones de euros (apartado V.1).
15. En 2017, el Ayuntamiento concedió a EMT subvenciones de capital por valor de 102 millones de euros. Dentro del saldo de subvenciones en el Pasivo del Balance, de 222 millones de euros, 39 millones proceden del CRTM y 177 millones del Ayuntamiento. (apartado V.1).
16. La Deuda derivada de préstamos y pólizas con bancos y de contratos de leasing se ha visto reducida a lo largo del ejercicio 2017 en 18.657 m€, lo que supone un 20%. EL coste efectivo ha pasado del 1,70% al 1,18%, lo que representa una reducción del 30%. Esta disminución es consecuencia de la evolución a la baja del euríbor, de la renegociación de los tipos aplicados en los distintos préstamos y de las operaciones de refinanciamiento en aquellos que no se pudieron renegociar a la baja. El gasto financiero se redujo en un 44%, pasando de un importe de 1.943 m€ en 2016 a 1.094 m€ en 2017 (apartado V.1).
17. EMT presenta en 2017 un fondo de maniobra negativo de 28 millones de euros, no obstante lo cual los Administradores formulan las cuentas bajo el principio de empresa en funcionamiento, ya que manifiestan disponer de líneas de financiación suficientes y entienden que, al haberse corregido la situación de pérdidas de ejercicios anteriores, el fondo de maniobra se restablecerá de forma paulatina (apartado V.1).
18. EMT presenta en 2017 un beneficio de 3 millones de euros, que contrasta con el obtenido en el ejercicio precedente, de 11 millones. Dentro del importe neto de la cifra de negocios por actividades ordinarias de 2017, que asciende a 501 millones de euros, 478 millones derivan del servicio de transporte, y 11 millones de la gestión de aparcamientos. Los ingresos derivados del servicio de transporte provienen de la aplicación de la tarifa de equilibrio convenida con el CRTM al número de kilómetros realizados. (apartados V.1 y V.2).
19. Tras la fusión por absorción de Madrid Movilidad S.A., se incorporaron a EMT las actividades siguientes: la Grúa, Gestión de aparcamientos y SACE. Con posterioridad se incorporaría BiciMad como resultado de la cesión del concesionario inicial y también se irían incorporando otros aparcamientos traspasados directamente por el Ayuntamiento. Dentro del nuevo Organigrama, los Servicios correspondientes se integraron en la Dirección de Movilidad, aunque SACE se trasladó posteriormente a la Dirección de servicios de Transporte (apartado V.3).
20. Para la gestión del servicio de retirada de vehículos de la vía pública, EMT cuenta con una flota de 82 grúas de distinta tipología y una red para almacenar hasta 7.760 vehículos retirados, formada por 4 bases de rotación que totalizan 1.252 plazas y 5 depósitos con 6.508 plazas. Además de prestar el servicio, gestiona, por cuenta del Ayuntamiento, el cobro de la correspondiente tasa y procede a su ingreso en la Hacienda Municipal. El servicio se financia mediante subvenciones corrientes recibidas del Ayuntamiento, y, según los cálculos efectuados por EMT, ha resultado deficitario por importe de 3.689 m€, aunque no se contemplan la totalidad de los costes indirectos (apartado V.3).



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

21. En 2017, EMT gestionaba 19 aparcamientos, con diferentes usos. En los parkings de residentes, en varios supuestos las plazas correspondientes no exigen ninguna gestión de EMT, ya que permanece la gestión de la empresa concesionaria inicial o se han constituido las Comunidades de Usuarios. En el resto de los casos, incurre en los gastos correspondientes a su mantenimiento y funcionamiento y percibe los ingresos correspondientes a las cuotas a pagar por los concesionarios de los aparcamientos de residentes, los importes correspondientes a los abonos de larga duración, así como los ingresos correspondientes a los tickets de los aparcamientos de rotación. El resultado de la Actividad de aparcamientos pasa de 732 m€ en 2016 a 3.599 m€ en 2017 y a 5.380 m€ en 2018 (apartado V.3).
22. En relación con el Lote V del Contrato Integral de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que incorpora la bicicleta pública y el movimiento de vallas, por la vía de la cesión del contrato, EMT ha resultado nominalmente concesionaria del Ayuntamiento, y la gestión del servicio ha permanecido aparentemente en la modalidad de gestión indirecta, mientras que la realidad factual muestra la gestión directa del servicio por el propio Ayuntamiento, bajo sus directrices y asumiendo los riesgos inherentes a la misma, incluido el empresarial. De conformidad con lo previsto en el artículo 11.1.I) LCyREM, es competencia del Pleno del Ayuntamiento la determinación de las formas de gestión de los servicios, atribución que no es delegable en el Alcalde ni en la Junta de Gobierno Local (apartado V.3).
23. EMT, que tiene la condición de poder adjudicador en los términos de la normativa sobre contratos del Sector Público, a través del contrato de transferencia de la unidad de negocio, resulta ser titular de un conjunto de contratos sin el previo cumplimiento de los trámites y condiciones exigidos legalmente para la adjudicación de los mismos, situación que trata de mitigarse mediante la "convalidación" de las facturas por la Comisión Delegada. Tal convalidación se entiende alejada de las normas administrativas, ya que la Comisión Delegada no es un órgano administrativo, y tampoco se encuentra regulada en los Estatutos de la Sociedad. Durante 2017 y 2018 se ha regularizado progresivamente la situación de varios de estos contratos (apartado V.3).
24. El resultado que presenta el Centro de Coste asociado al Lote V del Contrato de Movilidad es negativo por importe de 67 m€, a pesar de que no se han contemplado diversos costes indirectos. No obstante los activos se recibieron con un importante deterioro por actos de vandalismo y durante 2017 mejoró notablemente el número de abonados y el funcionamiento regular del servicio (apartado V.3).
25. Los gastos de personal ascienden a 431 millones de euros, con un incremento del 4% respecto del ejercicio anterior, y representan un 76% del total de los gastos de EMT. El incremento de 480 empleados con respecto a 2016 obedece fundamentalmente a la contratación de conductores y de personal de taller para cubrir, tanto el aumento de la oferta de servicio, como los servicios especiales puestos en marcha por el cierre de las líneas 5 y 8 de Metro. Por otra parte, también se han realizado contrataciones adicionales de personal para el nuevo servicio BiciMad (apartado V.4).
26. La plantilla aportada no incluye puestos vacantes, ni tampoco las retribuciones, se configura más bien como una simple relación de los puestos ocupados. El número de



Cámara de Cuentas Comunidad de Madrid

empleados en fin de 2017 ascendía a 9.270 personas. A la fecha de la fiscalización, no se había aprobado una RPT, aunque, según certificado del Director de RRHH se estaba tramitando. Se incumple así uno de los objetivos del Plan Estratégico CERCA, que fijaba como fecha para la finalización de la RPT la de septiembre de 2017 (apartado V.4).

27. Aunque, con arreglo a los Estatutos de la Sociedad, la fijación de las retribuciones es de la competencia del Gerente, no se han facilitado los acuerdos por los que 156 empleados de diversas categorías perciben el denominado "complemento de directivos", por un valor conjunto de 2 millones de euros (apartado V.4).
28. El Acta del Comité de Seguridad y Salud, de 8 de noviembre de 2017, da cuenta de la solicitud de aclaraciones por parte de los Delegados de prevención, en relación con los trabajos que se estaban realizando en la cubierta de fibrocemento del Centro Operativo de Fuencarral, a lo que el representante de la Empresa respondió que no estaba previsto en los trabajos manipular placas de fibrocemento. Los Delegados manifestaron que habían verificado in situ como la empresa adjudicataria estaba desmontando dichas placas, instando a EMT a paralizar las obras inmediatamente. Simultáneamente a la reunión, un Delegado de Prevención interpuso la correspondiente denuncia en la Inspección de Trabajo, por incumplimiento del RD 396/2006 de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto. En contestación a nuestra solicitud de información, EMT manifestó que, a fecha 29 de octubre de 2018, todas las actuaciones en lo referente a los trabajos de desamiantado, en las naves afectadas, equipos, material y personal, habían concluido, así como la vigilancia en la salud de los trabajadores afectados (apartado V.4).

VII. RECOMENDACIONES.

1. Promover la planificación estratégica a largo plazo, de tal forma que las distintas áreas se coordinen entre sí y se ponga al servicio de los fines de la Empresa. Mantener actualizado el Plan.
2. Desarrollar modelos financieros que desarrollen de forma prospectiva las decisiones estratégicas y puedan servir de soporte para la adopción de futuras decisiones.
3. Establecer mecanismos adecuados de control de gestión para asegurar el cumplimiento del Plan estratégico.
4. Adoptar las modificaciones precisas en la Organización con el fin de alcanzar una estructura estable que supere las deficiencias observadas y sea compatible con los instrumentos propios de la planificación estratégica.
5. Procurar que el sistema de retribuciones complementarias se ponga al servicio del cumplimiento de los objetivos del Plan estratégico.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

6. Configurar la función de Auditoría interna de acuerdo con los postulados internacionales en la materia, singularmente los del Instituto Internacional de Auditores Internos.
7. Desarrollar el módulo de Cumplimiento legal, así como el de Prevención de delitos, y continuar en la línea ya iniciada de promoción de los criterios éticos en la organización.
8. Continuar en la línea ya iniciada de evaluación de los riesgos e instaurar un sistema de Gestión de riesgos que se actualice de forma continua, involucre a todos los niveles de la Organización y sirva de vehículo eficaz para el aprovechamiento de la información generada en la misma.
9. Proseguir en la profundización en los aspectos asociados a la Responsabilidad Social Corporativa.
10. Desarrollar adecuadamente el Plan de cuentas adaptado a la Entidad, teniendo en cuenta la normativa española en materia de contabilidad, e incluyendo definiciones y relaciones contables, así como normas para la cumplimentación de los estados contables, y desarrollando instrucciones específicas para la contabilización de operaciones típicas habituales, tales como renovaciones, ampliaciones, mejoras, evaluación de posibles deterioros, diferenciación entre existencias y repuestos de inmovilizado, etc..
11. Establecer un modelo adecuado de contabilidad de costes, que permita calcular correctamente los déficits y superávits de las distintas actividades, dotadas de financiación independiente, así como evaluar tanto la eficiencia de los responsables como el cumplimiento de los objetivos y constituya un instrumento útil para la gestión.
12. Modificar los sistemas de información de inventario del inmovilizado material con el fin de corregir las deficiencias apreciadas.
13. Procurar la mejora de las instalaciones físicas de los almacenes de los Centros operativos y mejorar la gestión de los mismos.
14. Avanzar en la digitalización de los expedientes de personal.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

VIII. ANEXOS.



INDICE DE ANEXOS

ANEXO I	92
I.1. Cuentas Anuales 2017. Balance Activo.....	92
I.2. Cuentas Anuales 2017. Balance Pasivo	93
ANEXO II	94
Cuentas Anuales 2017. Cuenta de Pérdidas y Ganancias	94
ANEXO III	96
Cuentas Anuales 2017. Estado de cambios en el patrimonio neto.....	96
ANEXO IV	98
Cuentas Anuales 2017. Estado de flujos de efectivo.....	98



ANEXO I

I.1. Cuentas Anuales 2017. Balance Activo

(miles €)

ACTIVO	EJERCICIO 2017	EJERCICIO 2016
A) ACTIVO NO CORRIENTE	480.051	416.287
I. Inmovilizado intangible	4.463	4.439
3. Patentes, licencias, marcas y similares	3	7
4. Fondo de comercio	3.560	3.994
5. Aplicaciones informáticas	354	351
6. Otro inmovilizado intangible	546	87
II. Inmovilizado material	471.990	408.443
1. Terrenos y construcciones	148.552	150.510
2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	313.130	253.587
3. Inmovilizado en curso y anticipos	10.308	4.346
III. Inversiones inmobiliarias	249	257
2. Construcciones	249	257
V. Inversiones financieras a largo plazo	3.343	3.142
2. Créditos a terceros	3.059	2.845
5. Otros activos financieros	284	297
VI. Activos por impuesto diferido	6	6
B) ACTIVO CORRIENTE	143.550	124.915
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	984	984
II. Existencias	6.608	5.163
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	6.608	5.163
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	122.272	70.680
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	982	23.873
2. Clientes, empresas del grupo y asociadas	104.057	28.913
3. Deudores varios	8.802	7.730
4. Personal	15	10
5. Activos por impuesto corriente	179	2.066
6. Otros créditos con las Administraciones Públicas	8.237	8.088
V. Inversiones financieras a corto plazo	824	30.306
2. Créditos a empresas	740	234
5. Otros activos financieros	84	30.072
VI. Periodificaciones a corto plazo	1.934	1.823
VII Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	10.928	15.959
1. Tesorería	10.928	15.959
TOTAL ACTIVO (A + B)	623.601	541.202



I.2. Cuentas Anuales 2017. Balance Pasivo

(miles €)

PASIVO	EJERCICIO 2017	EJERCICIO 2016
A) PATRIMONIO NETO	387.475	302.779
A-1) Fondos propios	165.458	162.720
I. Capital	115.501	115.501
1. Capital escriturado	115.501	115.501
III. Reservas	51.746	50.639
1. Legal y estatutarias	8.889	7.783
2. Otras reservas	42.857	42.856
V. Resultados de ejercicios anteriores	(4.527)	(14.484)
2. Resultados negativos de ejercicios anteriores	(4.527)	(14.484)
VII. Resultados del ejercicio	2.738	11.064
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	222.017	140.059
B) PASIVO NO CORRIENTE	65.074	84.814
I. Provisiones a largo plazo	12.756	13.976
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	4.885	4.792
2. Actuaciones medioambientales	1.660	1.661
4. Otras provisiones	6.211	7.523
II. Deudas a largo plazo	51.727	70.452
2. Deudas con entidades de crédito	39.616	55.375
3. Acreedores por arrendamiento financiero	12.111	15.077
IV. Pasivos por impuesto diferido	591	386
C) PASIVO CORRIENTE	171.052	153.609
III. Deudas a corto plazo	118.872	104.920
2. Deudas con entidades de crédito	19.158	19.284
3. Acreedores por arrendamiento financiero	2.955	2.888
5. Otros pasivos financieros	96.759	82.748
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a CP	600	589
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	50.485	47.016
1. Proveedores	13.913	10.305
3. Acreedores varios	11.322	8.936
4. Personal, remuneraciones pendientes de pago	2.799	2.603
6. Otras deudas con las Administraciones Públicas	18.689	19.274
7. Anticipos de clientes	3.762	5.898
VII. Periodificaciones a corto plazo	1.095	1.084
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A + B + C)	623.601	541.202



ANEXO II

Cuentas Anuales 2017. Cuenta de Pérdidas y Ganancias

(miles €)

	EJERCICIO 2017	EJERCICIO 2016
A) OPERACIONES CONTINUADAS		
1. Importe neto de la cifra de negocios	500.723	478.596
b) Prestaciones de servicios	500.723	478.596
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	7	3
4. Aprovisionamientos	(55.101)	(51.049)
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(54.041)	(49.739)
c) Trabajos realizados por otras empresas	(1.067)	(1.310)
d) Deterioro de otros aprovisionamientos	7	--
5. Otros ingresos de explotación	46.254	54.773
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	21.841	21.422
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ej.	24.413	33.351
6. Gastos de personal	(431.164)	(416.205)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(316.661)	(307.403)
b) Cargas sociales	(114.503)	(108.802)
7. Otros gastos de explotación	(37.108)	(32.566)
a) Servicios exteriores	(32.976)	(28.690)
b) Tributos	(4.028)	(3.876)
c) Provisiones, deterioro y variación por operaciones comerciales	(104)	--
8. Amortización de inmovilizado	(9.272)	(31.856)
9. Imputación de subv. de Inmovilizado no financiero y otras	19.622	10.482
10. Excesos de provisiones	76	529
11. Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(195)	(28)
b) Resultados por enajenaciones y otras	(195)	(28)
14. Otros resultados	8	362
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+4+5+6+7+8+9+10+11+14)	3.850	13.041
12. Ingresos financieros	22	21
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	22	21
b.2) De terceros	22	21
13. Gastos financieros	(1.134)	(1.977)
b) Por deudas con terceros	(1.134)	(1.977)
A.2) RESULTADO FINANCIERO (12+13)	(1.112)	(1.956)



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1 + A.2)	2.738	11.085
17. Impuestos sobre beneficios	--	(21)
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3+17)	2.738	11.064
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A4)	2.738	11.064



ANEXO III

Cuentas Anuales 2017. Estado de cambios en el patrimonio neto

(miles €)

A. ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2017		
	EJERCICIO 2017	EJERCICIO 2016
A) RESULTADO DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	2.738	11.064
Ingresos y gastos imputados directamente al Patrimonio Neto	101.532	86.035
III. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	101.785	86.251
V. Efecto impositivo	(253)	(216)
B) TOTAL INGRESOS Y GASTOS IMPUTADOS DIRECTAMENTE EN EL PATRIMONIO NETO (III + V)	101.532	86.035
Transferencias a la cuenta de Pérdidas y Ganancias	(19.574)	(10.456)
VIII. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	(19.622)	(10.482)
IX. Efecto impositivo	48	26
C) TOTAL TRANSFERENCIAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (VIII + IX)	(19.574)	(10.456)
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C)	84.696	86.643

(miles €)

B. ESTADO TOTAL DE CAMBIO EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2017						
	Capital escriturado	Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Total
A) SALDO AL FINAL DEL EJERCICIO 2016	115.501	50.639	(14.484)	11.064	140.059	302.779
B) SALDOS AJUSTADOS INICIO DEL EJERCICIO 2017	115.501	50.639	(14.484)	11.064	140.059	302.779
I. Total ingresos y gastos reconocidos	--	--	--	2.738	81.958	84.696
III. Distribución del resultado	--	1.106	9.958	(11.064)	--	--
C) SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2017	115.501	51.745	(4.526)	2.738	222.017	387.475



(miles €)

C. ESTADO TOTAL DE CAMBIO EN EL PATRIMONIO NETO CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2016						
	Capital escriturado	Reservas	Resultados de ejercicios anteriores	Resultado del ejercicio	Subvenciones donaciones y legados recibidos	Total
A) SALDO AL FINAL DEL EJERCICIO 2016	115.501	49.610	(23.742)	10.287	64.480	216.136
B) SALDOS AJUSTA- DOS INICIO DEL EJERCICIO 2017	115.501	49.610	(23.742)	10.287	64.480	216.136
I. Total ingresos y gas-tos reconocidos	--	--	--	11.064	75.579	86.643
III. Distribución del resultado	--	1.029	9.258	(10.287)	--	--
C) SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2017	115.501	50.639	(14.484)	11.064	140.059	302.779



ANEXO IV

Cuentas Anuales 2017. Estado de flujos de efectivo

(miles €)

	EJERCICIO 2017	EJERCICIO 2016
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	2.738	11.086
2. Ajustes del resultado	26.780	28.761
a) Amortización del inmovilizado (+)	39.272	31.856
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	97	--
c) Variación de provisiones (+/-)	5.726	7.009
d) Imputación de subvenciones (-)	(19.622)	(10.482)
e) Resultados por bajas y enajenaciones de inmovilizado (+/-)	195	28
g) Ingresos financieros (-)	(22)	(21)
h) Gastos financieros (+)	1.134	1.977
k) Otros ingresos y gastos (+/-)	--	(1.606)
3. Cambios en el capital corriente	7.970	(16.766)
a) Existencias (+/-)	(1.445)	(953)
b) Deudores y otras cuentas para cobrar (+/-)	13.805	(10.451)
c) Otros activos corrientes (+/-)	(725)	466
d) Acreedores y otras cuentas para pagar (+/-)	3.468	(2.175)
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	11	537
f) Otros activos y pasivos no corrientes	(7.144)	(4.190)
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	688	(2.090)
a) Pagos por intereses (-)	(1.260)	(2.111)
b) Cobros de intereses (+)	22	21
d) Cobros (pagos) por impuestos sobre beneficios (+/-)	1.926	--
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación. (+/-1+/-2+/-3+/-4)	38.176	20.991
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
6. Pagos por inversiones (-)	(93.609)	(48.722)
a) Inmovilizado intangible	(69)	(4.361)
b) Inmovilizado material	(93.540)	(14.361)
e) Otros activos financieros	--	(30.000)
7. Cobros por desinversiones (+)	30.348	14
b) Inmovilizado material	348	14
e) Otros activos financieros	30.000	--



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (7-6)	(63.261)	(48.708)
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	34.462	65.564
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)	34.462	65.564
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(14.407)	(24.097)
b) Emisión otras deudas (+)	27.924	7.961
c) Devolución y amortización de deudas con entidades de crédito (-)	(15.759)	(23.183)
d) Devolución y amortización de otras deudas	(26.572)	(8.875)
12. Flujos de efectivo de las actividades de financiación. (+/-9+/-10)	20.055	41.467
E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (+/-5+/-6+/-12)	(5.030)	13.750
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	15.959	2.209
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	10.928	15.959