



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE DETERMINADAS
ÁREAS DE LA EMPRESA METRO DE MADRID, S.A.
EJERCICIO 2014**



ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	1
I.1. PRESENTACIÓN	1
I.2. ORGANIZACIÓN	1
I.3. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN	3
I.4. LIMITACIONES	3
I.5. MARCO LEGAL	4
I.6. TRATAMIENTO DE ALEGACIONES	5
II. CONTROL INTERNO	6
III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	7
III.1. RENDICIÓN CUENTAS ANUALES 2014	7
III.2. EVOLUCIÓN CUENTAS ANUALES	7
III.2.1. Evolución del Balance de situación, ejercicios 2012/2014	7
III.2.2. Evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias, ejercicios 2012/2014	8
III.2.3. Ratios ejercicios 2012 a 2014	12
III.3. ANÁLISIS DEL BALANCE	13
III.3.1. INMOVILIZADO	13
III.3.2. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO	32
III.3.3. DEUDORES	33
III.3.4. PROVISIONES	38
III.3.5. ENDEUDAMIENTO	41
III.3.6. ACREEDORES	48
III.4. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS	51
III.4.1. VENTAS Y OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	51
III.4.2. GASTOS DE PERSONAL	70
III.4.3. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	81
III.4.4. GASTOS FINANCIEROS	101
IV. CONCLUSIONES	103
V. RECOMENDACIONES	110
VI. ANEXOS	111



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro III.2	
INDICADORES FINANCIEROS, 2012 A 2014	12
Cuadro III.3.1-1	
MEMORIA DE INVERSIONES, EJERCICIO 2014.....	15
Cuadro III.3.1-2	
MEDIDAS PREVISTAS EN EL PGOUM 1997 PARA INMUEBLES DE METRO	19
Cuadro III.3.1-4	
DETALLE DE LAS INVERSIONES PENDIENTES DE FACTURAR	30
Cuadro III.3.1-5	
AMORTIZACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2014.....	31
Cuadro III.3.1-5	
AMORTIZACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2014.....	32
Cuadro III.3.3-1	
CRTM, SALDO DEUDOR A 31 DE DICIEMBRE DE 2014.....	33
Cuadro III.3.3-2	
RESIDENCIAL METROPOLITAN, SALDO DEUDOR A 31 DE DICIEMBRE DE 2014.....	34
Cuadro III.3.3-3	
PENDIENTE DE COBRO MLM A 31 DE DICIEMBRE DE 2014.....	37
Cuadro III.3.4-1	
PROVISIONES A LARGO Y CORTO PLAZO	38
Cuadro III.3.4-2	
PROCEDIMIENTOS JUDICIALES ABIERTOS EN 2014.....	39
Cuadro III.3.5	
BALANCE DE SITUACIÓN: DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO.....	41
Cuadro III.4.1-1	
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS 2014	52
Cuadro III.4.1-2	
DIFERENCIAS EN EL CÁLCULO DE LA COMISION	56
Cuadro III.4.1-3	
FACTURACIÓN POR CONCEPTOS, 2014.....	60
Cuadro III.4.1-4	
INGRESOS ACCESORIOS Y OTROS DE GESTIÓN CORRIENTE.....	61



Cuadro III.4.2-1	
EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE PERSONAL, EJERCICIOS 2012-2014	71
Cuadro III.4.2-2	
GASTOS DE PERSONAL DETRAÍDAS LAS CORRECCIONES, EJERCICIOS 2012-2014.....	71
Cuadro III.4.2-3	
DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL EN SEPTIEMBRE DE 2013	72
Cuadro III.4.2-4	
RESUMEN ANUAL DE CALENDARIO DE PAGOS.....	75
Cuadro III.4.2-5	
EVOLUCIÓN PLANTILLA 2013-2015.....	76
Cuadro III.4.2-6	
IMPORTES ACREDITADOS EN NÓMINA NO CONTEMPLADOS EN CONTRATO.....	79
Cuadro III.4.3-1	
GASTOS DE SERVICIOS EXTERIORES, EJERCICIO 2014.....	81
Cuadro III.4.3-2	
ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS.....	82
Cuadro III.4.3-3	
CUOTA 2014 FERROMÓVIL 3000.....	85
Cuadro III.4.3-4	
CUOTA 2014 FERROMÓVIL 9000.....	86
Cuadro III.4.3-5	
FACTURAS PLAN METRO	89
Cuadro III.4.3-6	
GASTOS DE PUBLICIDAD, ELECTRICIDAD, LIMPIEZA Y VIGILANCIA, 2014.....	92
Cuadro III.4.3-7	
GASTO LIMPIEZA. ESTACIONES, 2014	97
Cuadro III.4.4-1	
GASTOS FINANCIEROS, 2014	101
Cuadro III.4.4-2	
PROVISIONES POR INTERESES DE FACTURAS PAGADAS FUERA DE PLAZO.....	102



ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I.1	
BALANCE DE SITUACIÓN	113
Anexo I.2	
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	114
Anexo I.3.1	
EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE SITUACIÓN, PERÍODO 2012/2014.....	115
Anexo I.3.2	
EVOLUCIÓN DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS, PERÍODO 2012/2014....	116
Anexo I.4	
PASIVOS FINANCIEROS: PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO CON ENTIDADES DE CRÉDITO	117
Anexo I.5	
OTROS PASIVOS FINANCIEROS: PRÉSTAMOS I+D+i.....	118



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

NORMATIVA

LCSP	Ley 30/2007 de 30 de octubre de contratos del sector público
TRLRHL	Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
PGC	Plan General de Contabilidad aprobado por Real Decreto 1514/07, de 16 de noviembre



OTRAS SIGLAS Y ABREVIATURAS

AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria
AGE	Administración General del Estado
AIE	Agrupación de Interés Económico
APE	Área de Planeamiento Específico
APR	Área de Planeamiento Remitido
ATO	Automatic Train
ATP	Automatic Train Protection
BOCM	Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Convenio Colectivo
CC OO	Comisiones Obreras
CM	Comunidad de Madrid
CRTM	Consortio Regional de Transportes de Madrid
DG	Dirección General
EMT	Empresa Municipal de Transportes de Madrid
ERE	Expediente de Regulación de Empleo
ET	Estatuto de Trabajadores
HE	Horas Extraordinarias
IAE	Impuesto sobre Actividades Económicas
IBI	Impuesto sobre Bienes Inmuebles
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IGCM	Intervención General de la Comunidad de Madrid
INE	Instituto Nacional de Estadística
INF	Inmovilizado no Financiero
IPC	Índice de Precios al Consumo
IPT	Incapacidad Permanente Total
IRPF	Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas
IT	Incapacidad Temporal
ITC	Industria, Turismo y Comercio
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
MINTRA	Madrid, Infraestructuras del Transporte
ML1	Metro Ligero 1



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

MLM	Metros Ligeros de Madrid
MMF	Material Móvil Ferroviario
MUFACE	Mutualidad General de Funcionarios Civiles del Estado
NRV	Norma de Registro y Valoración
OMIE	Operador del Mercado Ibérico de Energía (polo español)
OMIP	Operador del Mercado Ibérico de Energía (polo portugués)
OPRET	Oficina para el Reordenamiento del Transporte
PGOUM	Plan General de Ordenación Urbana de Madrid
RGM	Reserva General de Mantenimiento
SBASE	Subterráneo de Buenos Aires, Sociedad del Estado
SCGC	Servicio de Control de Gestión de Contabilidad
SCSS	Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad
SIAR	Sistema Integrado de Asignación de Recursos
SIMETSA	Seguridad Integral Metropolitana, SA
SS	Seguridad Social
TFM	Transportes Ferroviarios de Madrid
TGSS	Tesorería General de la Seguridad Social
UTE	Unión Temporal de Empresas



I. INTRODUCCIÓN

I.1. PRESENTACIÓN

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, dispone en su artículo 44, en la redacción fijada por la Ley Orgánica 5/1998, que el control económico y presupuestario se ejercerá por la Cámara de Cuentas, sin perjuicio del que corresponda al Tribunal de Cuentas de acuerdo con lo establecido en los artículos 136 y 153.d) de la Constitución.

La Ley 11/1999, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, extiende su ámbito de actuación en el artículo 2.1.a) a la Administración de la Comunidad de Madrid y sus Organismos Autónomos, así como sus entes públicos y empresas públicas, independientemente de que se rijan por el derecho público o privado.

La iniciativa de esta fiscalización ha sido ejercida por la Cámara de Cuentas, que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.1 de la Ley 11/1999, la ha incluido en el programa de fiscalizaciones para el ejercicio 2016 aprobado por el Consejo de esta Cámara en sesión de 29 de diciembre de 2015.

I.2. ORGANIZACIÓN

Metro de Madrid S.A., en adelante Metro, es una sociedad cuya constitución como sociedad anónima mercantil de carácter privado se remonta al 24 de enero de 1917. En 1978 fue expropiada pasando a estar participada por la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Madrid. En la titularidad de sus participaciones se han producido diversas modificaciones y en el ejercicio 2014, el 100% de las acciones representativas de su capital social son titularidad de la Comunidad de Madrid. Esta situación se mantiene desde el 28 de diciembre de 2011, fecha en que se produce la transmisión del 75% de las acciones, cuya titularidad pertenecía al Ayuntamiento de Madrid.

El capital de la sociedad a 31 de diciembre de 2014 asciende a 14.084 mil €, dividido en 4.679.212 acciones al portador, de 3,01 euros nominales cada una.

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

La actividad principal de la empresa es la explotación integral del transporte público ferroviario en la Comunidad Autónoma de Madrid y se encuentra regulada mediante



un acuerdo marco firmado con el CRTM el 16 de enero de 2009, que ha sido objeto de varias modificaciones y cuya aplicación al ejercicio 2014 se dispone en el Convenio suscrito el 27 de diciembre de 2013.

El régimen financiero vigente desde el 1 de enero de 2003 se reguló por la Ley 6/2002, de 27 de junio, que modificaba parcialmente la Ley 5/1985, de creación del CRTM. En este modelo desapareció la subvención a la explotación, sustituida por una compensación vinculada directamente al servicio realmente prestado. Para la financiación de las empresas públicas se estableció un sistema de tarifa de equilibrio, de forma que cuando las tarifas a cargo del usuario sean inferiores a dicha tarifa de equilibrio, se completará la diferencia mediante el abono por parte del CRTM de una compensación, que tendrá, por tanto, la naturaleza de pago vinculado al volumen o al valor de la producción.

Los principales órganos de gobierno de la compañía son el Comité Ejecutivo (integrado en 2014 por el Consejero Delegado, el Secretario General, cuatro Directores Generales, los Directores de Ingeniería y Mantenimiento y de Operación, y el Subdirector de Relaciones Institucionales), el Consejo de Administración y la Junta General de Accionistas.

En la actualidad, la estructura operativa de la sociedad se conforma a través de las siguientes Direcciones Generales:

- Secretaría General, con las áreas de Asesoría jurídica, Compras y Contratación, Cumplimiento Normativo y Transparencia, y Servicios Internos, Logística y Patrimonio.
- Estrategia, Marca y Cultura corporativa, con las áreas de Comunicación con el cliente, Marca, Estrategia, Calidad y mejora continua, y Cultura corporativa y Comunicación.
- Gestión de personas, con las áreas de Recursos humanos y Prevención y Salud laboral.
- Financiera, con las áreas Económica y Coordinación de empresas participadas y Administración.
- Explotación ferroviaria, con las áreas de Gestión operativa, Seguridad ferroviaria operacional, Control y planificación de operación, Seguridad, Sistemas de información, Mantenimiento de las instalaciones, Mantenimiento de material móvil, Ingeniería y proyectos I+D+i, Obras, Infraestructuras y Accesibilidad, y Consultoría de proyectos de innovación.

Metro posee participaciones en las siguientes sociedades:

- Transportes Ferroviarios de Madrid SA, 42,5%. Empresa concesionaria de la gestión directa del tramo de la línea 9 del Metro desde Puerta de Arganda hasta Arganda del Rey. La sociedad se constituyó, mediante la fórmula de Agrupación de Interés Económico (A.I.E.), el día 17 de abril de 1997, siendo posteriormente transformada



en sociedad anónima el día 10 de septiembre de 1997. El resto de accionistas son Global Rail SA, 49,4%, y Desarrollo de Concesiones Ferroviarias SA, 8,1%.

- Metrocall SA, 40%. Esta empresa tiene por objeto la implantación, gestión y explotación de la telefonía móvil en la red e instalaciones del Metro, constituida el día 17 de noviembre de 2000. El 60% restante es de la sociedad Inertelco SA.
- Metros Ligeros de Madrid, SA, 42,5%. Empresa concesionaria de la construcción y explotación de la línea ML1 de la red de Metro Liger, Pinar de Chamartín-Las Tablas, constituida el día 27 de julio de 2006. El resto de accionistas son: 42,5% Global Raíl SA, 42,5%, y Alianza Bus SL, (ALSA), 15%.
- Durante el ejercicio 2010, la sociedad constituyó una sucursal denominada "Metro de Madrid, SA, sucursal en Ecuador", con el fin de dar cobertura a los proyectos de consultoría que se están llevando a cabo en Ecuador.

I.3. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

Los objetivos generales de la fiscalización son los siguientes:

1. Verificar que las cuentas del ejercicio 2014 reflejan adecuadamente, en todos sus aspectos significativos, la situación económica y financiera de la empresa, y que se ajustan a las normas y principios de contabilidad que le son de aplicación.
2. Comprobar si la gestión económica-financiera de la empresa y el control de los procedimientos aplicados se adecua a la normativa que la regula.

El alcance temporal de la fiscalización se circunscribe al ejercicio 2014.

Las áreas fiscalizadas son las que se incluyen en las directrices técnicas aprobadas por el Consejo de esta Cámara en su reunión del 15 de marzo de 2016.

I.4. LIMITACIONES

Metro no dispone de un inventario contable de inmovilizado completo y valorado a 31 de diciembre de 2014, no acreditándose la realización de comprobaciones periódicas de la exactitud de los saldos contables con la realidad física de las inversiones.

No se aportó la documentación justificativa sobre la determinación del precio acordado en relación con el acuerdo novatorio de 9 de enero de 2012 del contrato nº 7707000239, firmado el 10 de diciembre de 2007, que supuso que el precio inicial del lote 1 al que afecta se redujera a 4.929 mil € al modificar el número de dresinas de tres a dos y el precio de cada dresina se incrementara en el 42%.

No se aportó la documentación correspondiente a las tres replanificaciones del proyecto Siar del que deriva un gasto de 3.044 mil € en el ejercicio fiscalizado. Tampoco se aportaron las certificaciones emitidas por Metro para determinar el concreto importe adeudado a la empresa que las ejecutó, según lo informado por la asesoría jurídica el 21 de febrero de 2014 sobre la procedencia del pago de referencia.



No se ha aportado la información relativa a la cuantificación de la oferta presentada por Metro que se corresponde con la factura nº FV-0-00318, de fecha 17 de octubre de 2014 e importe de 6.700 mil € más IVA, en concepto del valor de los bienes enajenados según acuerdo de 16 de mayo de 2014, en ejecución del contrato de Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad, de 19 de octubre de 2004.

I.5. MARCO LEGAL

- Ley 1/1984, de 19 de enero, reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid.
- Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
- Ley 9/1990, de 8 de noviembre, reguladora de la Hacienda de la Comunidad de Madrid.
- Ley 3/2001 de 21 de junio, de Patrimonio de la Comunidad de Madrid.
- Ley 6/2002, de 27 de junio, de modificación parcial de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- Ley 30/2007 de 30 de octubre, de Contratos del sector público.
- Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE.
- Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.
- Ley 8/2012, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas (art. 10).
- Ley 5/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2014.
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.



- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.
- Real Decreto Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad y de fomento de la competitividad.
- Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.
- Instrucciones Internas de Contratación de Metro, de 13 de septiembre de 2012.
- Convenio colectivo de Metro 2013/2015.

I.6. TRATAMIENTO DE ALEGACIONES

Los resultados provisionales de las actuaciones realizadas en esta fiscalización se trasladaron al Consejero Delegado de METRO el 29 de junio de 2016, según lo dispuesto en el art. 12 LCC, con el fin de que formulara las alegaciones correspondientes y aportara la documentación que considerara conveniente.

Todas las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas detenidamente, modificándose el texto del informe cuando así se ha considerado pertinente. En otros casos, el texto inicial del informe no se ha alterado por entender que las alegaciones remitidas consisten en aclarar deficiencias corregidas en ejercicios posteriores o son meras explicaciones que confirman la situación descrita en el informe, bien porque no se comparte la exposición o los juicios en ellas expuestos, o bien porque no se justifican documentalmente las afirmaciones mantenidas, con independencia de que la Cámara de Cuentas haya estimado oportuno no dejar constancia de su discrepancia en la interpretación de los hechos analizados para reafirmar que su valoración definitiva es la recogida en este informe.



II. CONTROL INTERNO

En este ámbito, procede, en primer lugar, hacer remisión a los resultados del control interno de Metro del informe de esta Cámara de 16 de noviembre de 2006. Dicho informe está referido al sistema de control interno de la administración y de las universidades públicas de la Comunidad de Madrid así como de los Organismos, Entes, Empresas y Sociedades dependientes y dedicó a Metro un análisis más concreto por su carácter de organización estratégicamente comprometida con la gestión de calidad del servicio público que presta, compromiso que fue reconocido y motivo el otorgamiento del Premio a la Excelencia y calidad del Servicio Publico en su quinta edición.

Metro cuenta para la ejecución de las operaciones a su cargo con un Sistema Integrado de Gestión Informática dotado de múltiples módulos adecuadamente interrelacionados, que comporta una gestión por procesos definidos en los que cada operación condiciona la siguiente. La ejecución correcta de cada una de las fases y operaciones de esta gestión garantiza su control. Esta Cámara no ha tenido acceso al citado Sistema invocándose para ello razones de seguridad.

En materia de contratación Metro dispone de Instrucciones internas de contratación aprobadas el 13 de septiembre de 2012 en el marco de Ley 30/2007, de contratos del sector público, Texto Refundido de la Ley de contratos del sector público aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, así como la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

Sin perjuicio de la ponderación que merece lo reseñado anteriormente por tratarse de un servicio de transporte público que es de interés general y esencial para la ciudadanía y el desarrollo sostenible de Madrid, en el informe que nos ocupa procede recoger los resultados obtenidos sobre los procedimientos y sistema de gestión aplicados a las operaciones seleccionadas del balance y de la Cuenta de resultados del ejercicio 2014 por lo que se hace remisión a los apartados correspondientes.



III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

III.1. RENDICIÓN CUENTAS ANUALES 2014

Las cuentas anuales y el informe de gestión del ejercicio 2014 de Metro fueron aprobados por su Junta General de Accionistas el 28 de mayo de 2015. La aprobación se realizó dentro de los seis meses siguientes al cierre del ejercicio económico, plazo establecido en los artículos 120 y 127.3 de la Ley 9/1990, de 8 de noviembre, reguladora de la Hacienda de la Comunidad de Madrid.

Estas cuentas anuales fueron remitidas a la Cámara de Cuentas, con fecha de entrada 18 de junio de 2015. La Ley de la Cámara de Cuentas establece en su artículo 16 que *"los demás sujetos integrantes del sector público madrileño quedan sometidos a la obligación de rendir a la Cámara sus cuentas, con arreglo a su respectivo régimen de contabilidad, dentro del mes siguiente a la fecha de aprobación de las mismas y, en todo caso, a la fecha en que finalice el plazo para su aprobación"*. Por tanto, la rendición de cuentas se realizó en el plazo establecido de un mes desde su fecha de aprobación.

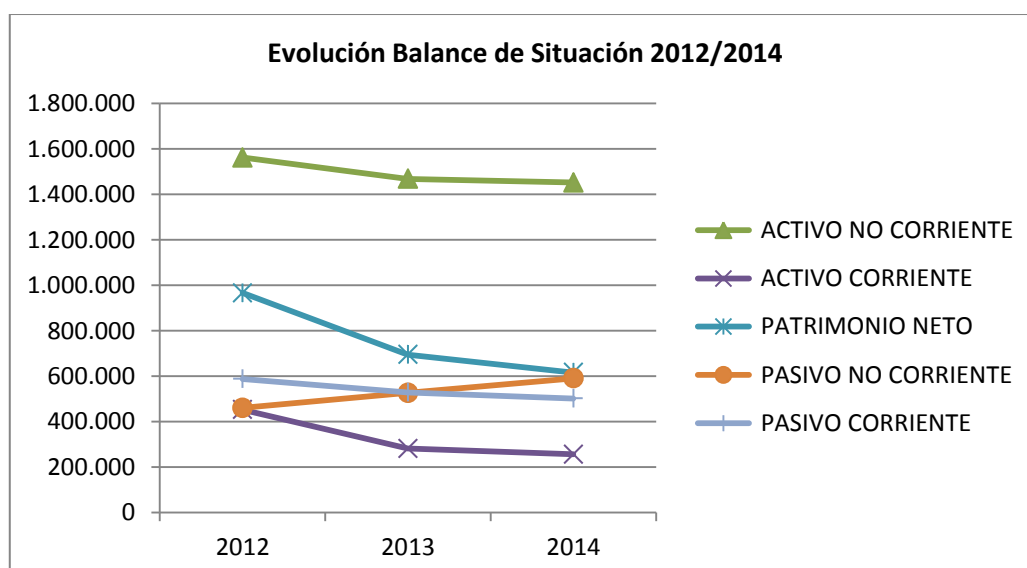
Además del balance y la cuenta de pérdidas y ganancias, las cuentas anuales incluyen el Estado de cambios en el patrimonio neto, el Estado de flujos de efectivo y la Memoria de cada una de las cuentas.

III.2. EVOLUCIÓN CUENTAS ANUALES

III.2.1. Evolución del Balance de situación, ejercicios 2012/2014

La evolución del Balance de situación en el período 2012/2014 se muestra en el Anexo I.3.1 y en el Gráfico I.

Gráfico I





El valor total del Activo y del Pasivo disminuyó un 15,2% entre 2012 y 2014, pasando de 2.014.272 mil € a 1.708.498 mil €, con las siguientes variaciones de las masas patrimoniales:

- Disminución del Activo no corriente en -109.698 mil €. Las principales variaciones fueron: disminución de -156.076 mil € del inmovilizado material e incremento de 49.688 mil € de las inversiones financieras a largo plazo derivado, principalmente, del registro de la retribución en especie de la venta de los recintos de Cuatro Caminos y Cavanilles-Granada.
- Disminución del Activo corriente de -196.077 mil €. Las principales variaciones fueron disminuciones de -171.369 mil € de los clientes por ventas y prestaciones de servicios y de -42.840 mil € de créditos con las Administraciones Públicas.
- La evolución del Patrimonio neto 2012-2014 está reflejada en el Anexo I.3. El Patrimonio neto disminuyó un 36,2% en el período 2012-2014, pasando de 966.209 mil € de 2012 a 616.014 mil € en 2014. Esta desviación se debió a los resultados negativos acumulados, 300.505 mil € más en 2014 y a la disminución habida en las subvenciones, donaciones y legados recibidos en 100.454 mil €.
- Hay que destacar que del total de Patrimonio Neto (616.014 mil €), 615.559 mil € correspondían a Subvenciones de Capital ya que las pérdidas acumuladas a esa fecha, que ascendían a 432.978 mil €, prácticamente igualaban el importe del Capital y Reservas (434.601 mil €). Esta situación se produce fundamentalmente por los resultados negativos de explotación, y por tanto por los ingresos procedentes de la Tarifa de equilibrio que se calcula en función de costes estimados y no reales, como se analiza en el área de Ventas y Otros Ingresos.
- Incremento del Pasivo no corriente de 130.212 mil €. Las principales variaciones fueron: incremento de 74.559 mil € de la deuda a largo plazo con entidades de crédito e incremento de 53.619 mil € de las provisiones por obligaciones a largo plazo con el personal (indemnizaciones aplazadas del expediente de regulación de empleo presentado en 2013 y reclamaciones judiciales de los sindicatos por la aplicación de descuentos salariales).
- Disminución del Pasivo corriente en -85.792 mil €. Las principales variaciones fueron: disminución de -121.476 mil € de los acreedores varios, e incrementos de 12.422 mil € de la deuda a corto plazo con entidades de crédito y de 8.626 mil € de las provisiones por obligaciones a corto plazo con el personal.

III.2.2. Evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias, ejercicios 2012/2014

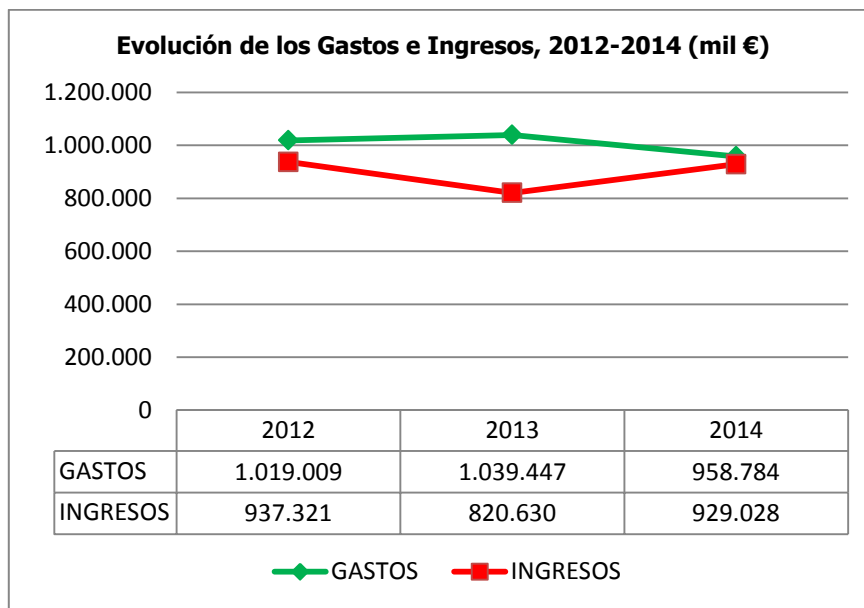
La evolución de la Cuenta de pérdidas y ganancias en el período 2012/2014 se muestra en el Anexo I.3.2.

El Resultado negativo del ejercicio de 2014 disminuyó en un 63,6%, comparando el ejercicio 2012 con el 2014. En los resultados de 2013 influyó negativamente la contabilización del ERE que supuso un gasto de 71.379 mil €. El resultado negativo de 2014 (29.756) mil €, resultó ser menor que los anteriores ejercicios debido al menor



gasto de personal consecuencia del ERE, al resultado positivo obtenido por la enajenación de tres operaciones inmobiliarias, Granada-Cavanilles, Cuatro Caminos y General Ricardos, así como a la venta de material móvil, que son analizadas en el área de Inmovilizado no Financiero, apartado III.3.1 de este Informe. En el Gráfico siguiente se refleja la evolución de los ingresos y gastos, de forma paralela.

Gráfico II

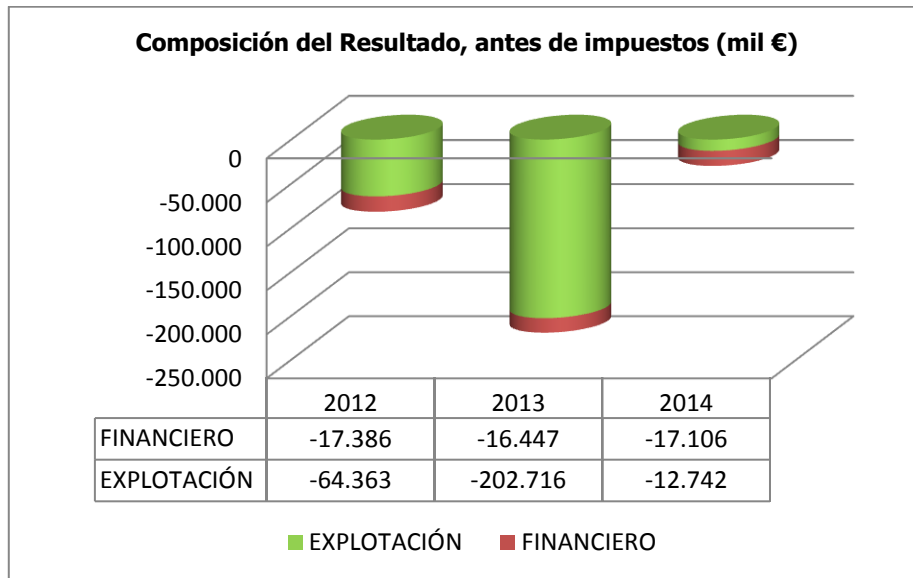


Si se analiza el gráfico puede observarse que los ingresos fueron inferiores a los gastos, lo que supuso resultados negativos. Respecto a los gastos, en 2013 se redujeron en 20.438 mil € y en 2014, en 60.225 mil € respecto a 2012, es decir, hubo una disminución del 5,9%. La contracción del gasto no fue suficiente para compensar la bajada de los ingresos que en 2013 fue de 116.691 mil € y en 2014 de 8.293 mil €, respecto al ejercicio 2012.

Hay dos operaciones que afectaron de forma especial a los resultados de los dos últimos ejercicios: en 2013 se contabilizaron 71.379 mil €, correspondientes a los gastos previstos de ERE, indemnizaciones y cargas sociales, lo que incrementó las pérdidas en dicho importe y en 2014 los ingresos se incrementaron de forma puntual en 123 M€, consecuencia de la venta de inmuebles y material móvil.

Diferenciando entre Resultado de Explotación y Resultado financiero, en el Gráfico que sigue se refleja la evolución de sus componentes:

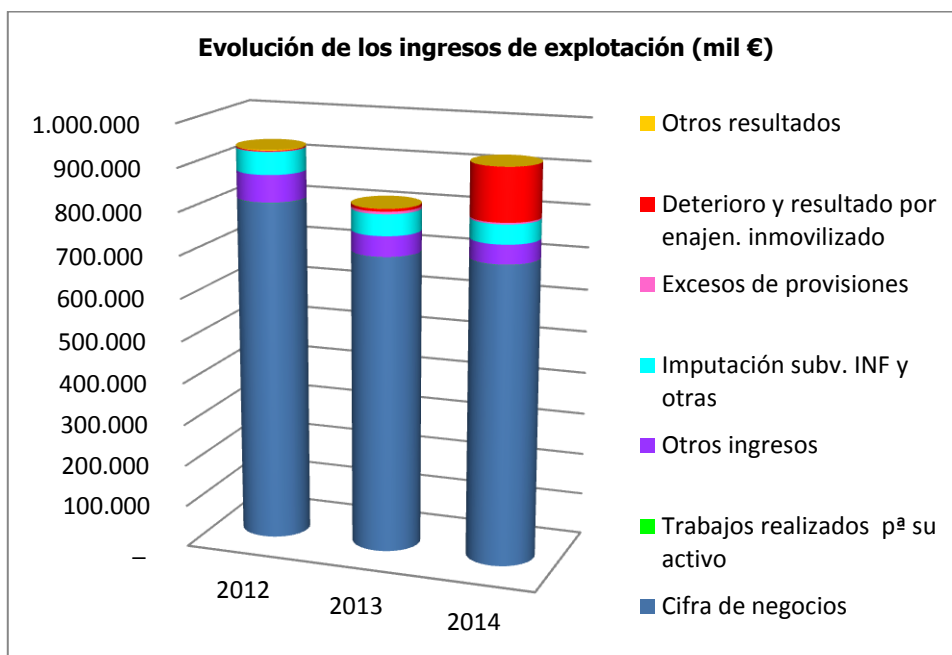
Gráfico III



Como puede apreciarse, la evolución del resultado financiero no presentó grandes fluctuaciones, al contrario que la del de explotación, que en 2013 tuvo su peor importe, como consecuencia de la contabilización del ERE así como de la disminución de la cifra de negocio. En 2014 se obtuvieron mejores resultados que en los dos ejercicios anteriores, debido a los ingresos por venta de inmovilizado.

A continuación se expone la evolución de los distintos epígrafes que componen los ingresos y gastos de explotación. En el gráfico que sigue se refleja la evolución de los correspondientes a los ingresos (Ver Anexo I.3.2):

Gráfico IV



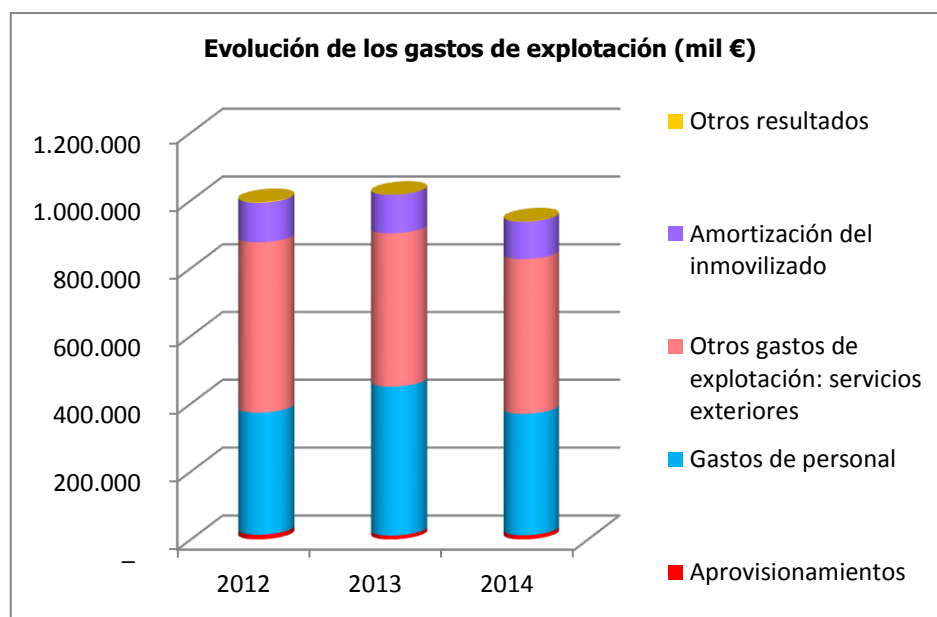


El total de ingresos de explotación disminuyó de forma notable en 2013 (un 12,5%) y en 2014 se recuperó, aunque sin llegar a la cifra de 2012. Las variaciones más importantes fueron:

- La cifra de negocios que corresponde a los ingresos procedentes de la explotación del servicio de Metro, Tarifa de equilibrio, TFM, MLM y la comisión por la venta de títulos de transporte de CRTM, son los ingresos más importantes desde un punto de vista cuantitativo y descendieron en 2013 en 105.155 mil €, respecto a 2012 y en 2014 no se recuperaron las cifras obtenidas en 2012. En total, disminuyeron un 12,5%, comparando 2012 con 2014. Esta disminución de los ingresos se debe en gran parte a la modificación de la tarifa de equilibrio aprobada para el 2014. Esta modificación se dispuso por el CRTM al final de ese mismo ejercicio, con la incidencia negativa en los resultados del mismo, cuyo análisis se realiza en el área de Ventas y Otros ingresos de explotación, apartado III.4.1.
- En otros ingresos se incluyen los procedentes de publicidad, mantenimientos a terceros, trabajos exteriores y cesión de fibra, entre otros, observándose que descendieron de forma significativa, 15.915 mil € en 2013, y 18.756 mil € en 2014 con respecto a 2012 (un 9,3% menos).
- El incremento habido en "Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado" obtenido fundamentalmente en 2014, correspondía a la venta de inmuebles y material móvil.

En general, los gastos de explotación disminuyeron, en el período analizado, como consecuencia del Plan de optimización o ahorro iniciado por Metro en 2012. El incremento experimentado en 2013, fue consecuencia de la contabilización del ERE, tal como se expone sucintamente en este apartado y de forma más profunda en el Área de Personal (Apartado III.4.2. del Informe). En el Gráfico que sigue se refleja la evolución de los distintos gastos de explotación:

Gráfico V





En 2014 los gastos disminuyeron en 57.100 mil € con respecto a 2012, lo que supuso un ahorro del 5,7%. Los gastos con un mayor ahorro fueron:

- "Otros gastos de explotación", que supusieron 46.089 mil € menos en 2014 respecto a 2012, es decir, un ahorro del 9,2%. El gasto se contrajo fundamentalmente en "Servicios exteriores": "Reparaciones y conservación" (7.064 mil €), "Arrendamientos de material móvil y oficinas" (6.719 mil €), "Estudios de consultoría" (4.550 mil €), "Distintos suministros" (7.131 mil €), de los que el 96,1% correspondió a energía eléctrica, alta y baja tensión "Servicios de vigilancia, limpieza y transporte de fondos" (22.891 mil €), entre otros.
- En los gastos de personal, la evolución muestra que en 2013 se produjo un incremento del 22,1%, como consecuencia de la contabilización del ERE y en 2014 se alcanzó un nivel de gasto algo inferior al de 2012. Según las estimaciones de Metro, el ahorro previsto era de 109 M€, hasta 2020. En el área de Personal, se explican las causas de que en 2014 aún no se apreciara el impacto económico del ERE.

III.2.3. Ratios ejercicios 2012 a 2014

Los indicadores financieros que presenta Metro durante los ejercicios 2012 a 2014 se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro III.2
INDICADORES FINANCIEROS, 2012 A 2014

Ratio	2012	2013	2014
Solvencia	0,77	0,53	0,51
Líquidez	0,75	0,51	0,49
Tesorería inmediata	0,19	0,05	0,15
Endeudamiento total	1,08	1,52	1,77
Endeudamiento financiero	0,54	0,77	1,00

Fuente: Cuentas anuales 2012-2014. Elaboración propia

Sobre los indicadores en 2014 se puede concluir lo siguiente:

- Los valores de la ratio de solvencia (cuyo valor adecuado sería entre 1,5 y 2) y de la ratio de liquidez (cuyo valor adecuado sería entre 0,75 y 1) suponen que Metro se encuentra en una situación de precaución.
- La ratio de tesorería inmediata se sitúa en el 50% del valor que se considera correcto (0,3).
- Las ratios de endeudamiento tienen una subida importante entre 2012 y 2014, pasando el total de 1,08 a 1,77 y el financiero de 0,54 a 1,00.



III.3. ANÁLISIS DEL BALANCE

III.3.1. INMOVILIZADO

III.3.1.1. Control interno

No se ha aportado un inventario de inmovilizado completo, contable y valorado a 31 de diciembre de 2014 y no se acredita la realización de comprobaciones periódicas de la exactitud de los saldos contables con la realidad física de las inversiones.

El control interno del inmovilizado de Metro se realiza a través del módulo de activos de SAP y otras aplicaciones de la forma que se recoge más adelante.

En el análisis de las altas del inmovilizado se han detectado errores en el traspaso al inmovilizado en firme de algunos elementos o en los importes de los mismos, lo que afecta a la dotación de la amortización de los períodos sucesivos. Estos errores que se detallan en los apartados correspondientes de este área no fueron detectados por Metro, lo que supone una deficiencia de control interno.

Por otro lado, se ha detectado en el análisis de la tramitación de las altas y bajas de inmovilizado una serie de incumplimientos que ponen de manifiesto deficiencias de control interno respecto a la aplicación de las normas de contratación de Metro, Ley 30/2007 de contratos del sector público, Texto Refundido de la Ley de contratos del sector público aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre, así como la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y sus normas internas de contratación de 13 de septiembre de 2012.

III.3.1.2. Inmovilizado no financiero

El anexo I.1 "Balance de situación" muestra la evolución de este inmovilizado en el periodo 2013/2014. Los saldos del inmovilizado intangible y material al cierre del ejercicio 2014 ascienden a 9.509 mil € y 1.342.455 mil, respectivamente. Los resultados de la revisión realizada se resumen a continuación:

Del análisis de las diferentes cuentas resultan las siguientes variaciones:

- El aumento del saldo de la cuenta 215 "Aplicaciones informáticas" por importe de 9.457 mil €, se debe al alta en el inmovilizado en firme del Sistema Integrado de Asignación de Recursos (SIAR) y, en menor medida, a la adquisición de los programas correspondientes al Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad (SCSS).
- En el inmovilizado material hay una reducción del saldo de la cuenta 228 "Elementos de transporte", por importe de 45.705 mil € debido principalmente a la venta de trenes realizada a SBASE (Subterráneo de Buenos Aires, Sociedad del Estado).



- En el inmovilizado material en curso debe significarse el aumento en 11.556 mil € del saldo de la cuenta 235 "Otras inversiones en curso". Esta cuenta recoge la provisión, que se realiza a final de año, por las inversiones realizadas cuya factura está pendiente de recibir. En 2014 se incrementa de manera importante dicha provisión con respecto a 2013, lo que unido al hecho de que no se ha aplicado un importe de más de tres millones y medio de euros de las provisiones de años anteriores, explica el aumento del saldo de dicha cuenta.

III.3.1.2.1. Inventario de inmovilizado

No se ha aportado un inventario de inmovilizado completo, contable y valorado a 31 de diciembre de 2014. Por tanto no se acredita la realización de comprobaciones periódicas de la exactitud de los saldos contables con la realidad física de las inversiones. Esto supone una limitación al alcance a la hora de verificar dichos saldos.

Por otro lado, procede que esta Cámara formule la misma salvedad que el del informe de auditoría externa sobre las cuentas anuales del ejercicio fiscalizado. Metro no ha registrado contablemente en las cuentas anuales de 2014 ni los bienes que le han sido cedidos para su explotación sin contraprestación alguna, correspondientes a infraestructuras realizadas con cargo a presupuestos de diferentes Administraciones Públicas desde 1956, ni la cesión de uso a la Sociedad de una determinada infraestructura ferroviaria que la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid realizó en 2012 de forma gratuita y por un periodo de 15 años.

En consecuencia, Metro no dispone actualmente de la información necesaria para poder llevar a cabo la valoración de estos bienes y derechos de uso, por lo que no es posible determinar el efecto que este hecho pudiera tener en las cuentas anuales del 2014.

Con independencia de lo reseñado anteriormente, el sistema integrado de gestión informática de Metro, dispone de un módulo de activos fijos para el registro y control de los mismos, en el que se recogen todas las fases de su adquisición, registrando el sistema contable los movimientos de inversiones en relación con dicho sistema de registro de activos. Los activos recogidos en el sistema contable no reflejan unidades físicas de los mismos, sino grupos de activos, más o menos homogéneos.

Se ha comprobado que el total del valor de adquisición al inicio de 2014 y al cierre del mismo de la relación de activos contenida en el sistema contable coincide con los saldos contables de las cuentas de inmovilizado en la apertura y cierre del ejercicio. Igualmente se ha comprobado respecto a la amortización acumulada del inmovilizado.

Por otro lado hay una serie de módulos en el SAP y otros independientes de este, para el control físico de los activos del inmovilizado tales como el módulo de gestión de mantenimiento (PM), la adaptación para el control de instalaciones (GEMA) y la solución BMC Remedy, utilizada por el Servicio de Instalaciones para el control interno de software, comunicaciones y equipos informáticos.

También se realizan otros controles sobre el inmovilizado en otros servicios de la entidad. Los controles de referencia en ningún caso son controles contables. Tampoco



se ha acreditado la realización de conciliaciones periódicas con la información contable.

III.3.1.2.2. Presupuesto de inversiones

En la memoria de inversiones de Metro que se incorpora a los presupuestos generales de la Comunidad de Madrid para 2014 se incluyen 30 proyectos, de los que uno no tiene concreción. El importe total de dichos proyectos y su distribución por cuentas contables se recoge en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.1-1
MEMORIA DE INVERSIONES, EJERCICIO 2014
(mil €)

DENOMINACIÓN	PRESUPUESTO
Aplicaciones informáticas	5.751
Construcciones	10.243
Instalaciones técnicas	17.755
Maquinaria	1.731
Utillaje	677
Otras instalaciones	21.170
Equipos para proceso información	1.490
Elementos de transporte	12.069
Otro inmovilizado material	3.847
Participaciones l/p en entidades vinculadas	399
Total	75.131

Fuente: Memoria de inversiones adjunta al presupuesto para 2014

Durante el ejercicio, el sistema contable recoge un seguimiento de las inversiones realizadas. El plan de inversiones que recoge el sistema informático está estructurado en centros y acciones permanentes en el tiempo y proyectos propios de cada ejercicio.

En 2014 no hay coincidencia entre las acciones reflejadas en el seguimiento del plan de inversiones y los proyectos de la memoria de inversiones, recogidos en el presupuesto inicial. Dichas modificaciones, excluida la correspondiente al proyecto "para inversiones sin concretar" de importe 11.000mil €, representaron un 6,7 % del importe total del Presupuesto de inversiones. La documentación aportada no justifica la aprobación de las modificaciones operadas en la estructura y distribución de estos créditos.

No obstante, el seguimiento del plan de inversiones y su modificación se realiza mediante un procedimiento que se controla por el Servicio de Control de Gestión y Contabilidad (SCGC) y el sistema contable refleja la ejecución del plan de inversiones en tiempo real. Dicha ejecución a 31 de diciembre de 2014, era de 55.965 mil €, un 74,5%.



III.3.1.2.3. Patrimonio inmobiliario de Metro

El patrimonio inmobiliario de Metro, se controla desde el Servicio de Servicios Generales y Patrimonio en 2016.

El régimen jurídico aplicable al patrimonio inmobiliario de la entidad se ha visto modificado sustancialmente desde su fundación en 1917 como Compañía metropolitana privada.

Desde su expropiación por la Ley 32/1979, de 8 de noviembre, del Ferrocarril metropolitano de Madrid la titularidad de la compañía paso a ser del Ayuntamiento de Madrid y de la extinta Diputación Provincial de Madrid en cuya posición se subrogó la Comunidad de Madrid en virtud de su Estatuto de Autonomía (Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero) que establece que la Comunidad de Madrid asume la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles cuyo itinerario se desarrollará íntegramente en el territorio de la misma (artículo 26.1.6 del Estatuto).

El traspaso del conjunto de medios, bienes y derechos de titularidad estatal adscritos a la explotación de los servicios transferidos se realizó mediante el Real Decreto 869/1986, de 11 de abril.

Con la finalidad de establecer un sistema integral del servicio de transportes públicos en la Comunidad de Madrid mediante un nuevo marco institucional se crea el Consorcio Regional de Transportes públicos regulares de Madrid mediante ley 5/1985, de 16 de mayo.

La publicación de Real Decreto de traspaso del citado conjunto de bienes y derechos pone fin a la problemática sobre la titularidad de las infraestructuras adscritas al servicio público de transporte metropolitano. Diferentes Administraciones públicas habían realizado infraestructuras contra sus presupuestos, y estas eran de titularidad de las mismas o de otras Administraciones durante un periodo de concesiones administrativas de distintas naturaleza en función de la administración titular (concedente), del tipo de concesión (de construcción de infraestructura o de explotación) y en definitiva de su naturaleza y regulación específica.

Con posterioridad al citado traspaso han existido atribuciones de titularidad y cambios de titularidad de las infraestructuras que nos ocupan, como la operada con motivo de la creación y extinción de MINTRA - Madrid, infraestructuras del transporte. También han existido cesiones de titularidad de las infraestructuras de referencia.

La Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, modificó la Ley 5/1985 de Creación del CRTM y en su virtud el Ayuntamiento de Madrid transfirió a la Comunidad de Madrid, como titular del servicio de ferrocarril metropolitano, las infraestructuras y superestructuras del ferrocarril metropolitano de Madrid de las que era titular. Desde el 1 de enero de 2012, fecha de entrada en vigor de la citada Ley la situación es la siguiente:

Todas las infraestructuras y superestructuras afectadas a la prestación del servicio de Metro, son de titularidad de la Comunidad de Madrid, excepto aquellas que han sido



realizadas por Metro con cargo a su presupuesto. Para la prestación del servicio ferroviario propio de Metro existe por parte de la Comunidad de Madrid una cesión gratuita de uso de las citadas infraestructuras.

También son de titularidad de la Comunidad de Madrid las infraestructuras y superestructuras del ferrocarril metropolitano de Madrid de las que era titular el Ayuntamiento de Madrid.

No obstante lo anterior, hay algunos aparcamientos, ejecutados por la Comunidad de Madrid como parte de la infraestructura metropolitana y cuyo titularidad es del Ayuntamiento de Madrid, que no fueron transferidos por cuanto no se consideró que tuvieran una dependencia funcional y física de la infraestructura metropolitana ni por tanto el carácter de inherentes a la prestación del servicio de transporte del Metro.

Según el Acta de la Comisión mixta de transferencia de 30 de junio de 2014, el supuesto descrito se extiende a todos los aparcamientos excepto a los de las estaciones de Nuevos Ministerios y Sierra Gador, que sí se considera que son dependientes de la infraestructura metropolitana.

La titularidad de los bienes inmuebles integrantes de la infraestructura metropolitana, de acuerdo con el detalle de la información proporcionada por el Servicio de SSGG y de Patrimonio, a 31 de diciembre de 2014, se concreta del siguiente modo:

- De titularidad de Metro, adquiridos contra su propio patrimonio: nueve subestaciones eléctricas exteriores, aunque dos de ellas no están en funcionamiento, otra está en el recinto de Sacedal, que se encuentra en el inventario de bienes traspasados a la CM por el Ayuntamiento de Madrid pero que figura en el Registro de la Propiedad a nombre de Metro y otra, está integrada en el recinto de Cuatro Caminos, vendido el 17 de diciembre de 2014, aunque todavía en posesión de Metro; diez subestaciones eléctricas subterráneas; cinco depósitos o cocheras, uno de ellos está en el recinto de Plaza de Castilla que es parcialmente de la CM, otro en el recinto de Cuatro Caminos que fue vendido, aunque Metro conserva la titularidad de la superficie subterránea para construir nuevas cocheras, y otro de ellos está en el recinto de Sacedal, que se encuentra en la situación citada en el apartado anterior; El recinto del Parque de las Naciones y un solar en Camino de Venta, nº 5, que no está inscrito en el Registro pero que figura a nombre de Metro en el catastro.

Por otro lado, en relación a los recintos de Cavanilles y Granada, estos fueron vendidos el 17 de diciembre de 2014, pero Metro disfruta del uso pacífico de su sede social y de las parcelas infraestructurales (Nave de Motores y Casa de Gatos).

- De titularidad de la Comunidad de Madrid, (bien adquiridos por sí misma, sus entidades dependientes o por transmisión del Ayuntamiento de Madrid): las estaciones y túneles correspondientes a las 13 líneas de Metro (incluyendo el ramal Príncipe Pío); 12 subestaciones eléctricas exteriores; 88 subestaciones eléctricas subterráneas; 18 depósitos o cocheras, incluyendo el depósito de Plaza Castilla, cuya propiedad comparten la Comunidad de Madrid y Metro y los aparcamientos de Nuevos Ministerios y Sierra Gador.



Estos inmuebles propiedad de la Comunidad de Madrid están cedidos en uso a Metro pero, como reconoce la propia entidad en su informe anual, no están valorados ni recogidos en la contabilidad de Metro.

Con el fin de comprobar el patrimonio inmobiliario de Metro se ha realizado el análisis de las inspecciones realizadas por la Agencia Tributaria de Madrid respecto a la exención en el IBI de los inmuebles de Metro, exención por vías férreas recogida en el art. 62.1.g) del Real Decreto Legislativo 2/2012, TRLRHL, en la mayoría de sus inmuebles.

La inspección inicia el 14 de junio de 2013 procedimientos de comprobación limitada respecto a los inmuebles de c/ Cavanilles, nº 58 y c/ Castelló, nº 21, por considerar que existía discordancia entre el uso de oficina declarado en el IAE de los citados inmuebles y la exención en IBI (el uso para oficinas de la empresa está expresamente excluido de la exención). Metro dota las correspondientes provisiones para impuestos por este motivo.

En el curso de las actuaciones inspectoras se pone de manifiesto que las inscripciones catastrales están desvirtuadas, lo que da lugar a la anulación de las liquidaciones practicadas, sin perjuicio de que una vez regularizada la situación catastral se regularice el IBI.

Como continuación a estas actuaciones inspectoras, la Inspección Tributaria de la Agencia Tributaria de Madrid, el 26 de marzo de 2014, cita a Metro en relación con la exención correspondiente a 21 inmuebles, 12 de propiedad de Metro y los restantes de la Comunidad de Madrid (según figura en la información aportada). A resultados de las actuaciones de referencia procedería regularizar la situación catastral y registral de todos estos inmuebles para adecuarlas a la realidad.

III.3.1.2.4. Plan inmobiliario de Metro

Este Plan tiene como antecedente el Protocolo de Colaboración entre el Ayuntamiento de Madrid y Metro, de 20 de abril de 2010, para el desarrollo de los ámbitos que se prevé, en el marco del PGOUM de 1997, mediante el soterramiento de vías y/o instalaciones de servicio de Metro, con la consiguiente liberación de espacio ocupado. Las determinaciones del PGOUM de 1997 para estos ámbitos son las siguientes:



Cuadro III.3.1-2
MEDIDAS PREVISTAS EN EL PGOUM 1997 PARA INMUEBLES DE METRO

RECINTO	USO	SUPERFICIE (m ²)		
		RECINTO	RESIDENCIAL	TERCIARIO
Cocheras Cuatro Caminos	Residencial	42.186	28.041	11.855
Cocheras Puente de Ventas	Residencial	20.000	24.827	7.870
Oficinas de Metro	Terciario	11.130	0	7.550
Instals militares Granada-Valderribas	Residencial	7.100	13.860	
Cocheras Plaza de Castilla	Dotación Tte.	17.896	0	

Fuente: Protocolo entre Metro y Ayto. de Madrid, abril 2011

En dicho documento las partes se comprometen a promover alternativas de ordenación urbanística para mejorar dotacionalmente la ciudad, eliminar las cocheras y otras instalaciones en superficie, mantener el nivel de servicio, evitando usos en altura sobre las cocheras. La ejecución y gestión se realizará por el sistema de iniciativa privada.

El 24 de octubre de 2012 el Consejo de Administración de Metro aprobó la puesta en marcha del Plan Estratégico Inmobiliario de Metro, exponiéndose su plazos de ejecución y valoraciones. Se aprueba el mismo y se autoriza por unanimidad comenzar las licitaciones con los consultores necesarios para la ejecución.

La finalidad del Plan Estratégico Inmobiliario es la rentabilización del patrimonio mediante la realización de desarrollos urbanísticos, a través de diálogo competitivo, de forma que se obtenga liquidez y se creen nuevas infraestructuras. Las nuevas infraestructuras previstas se concretan en la construcción de la nueva sede social de Metro en el recinto de Canillejas y de nuevos edificios en el recinto de Plaza de Castilla.

Los plazos previstos inicialmente para estos desarrollos eran: -APE.03.10 Granada-Cavanilles: modificación del PGOUM, ya aprobado inicialmente; la aprobación definitiva estaba prevista para el primer trimestre de 2013; -APE.04.16 Ventas: modificación del PGOUM, se prevé la aprobación definitiva para mediados de 2013; -APR.07.02 Cuatro Caminos: modificación del PGOUM, ya aprobado inicialmente, se prevé la aprobación definitiva para el último trimestre de 2012. Será necesaria la redacción de un Plan Parcial de Reforma Interior; -Plaza de Castilla: Plan Especial, se prevé la aprobación definitiva en junio de 2013.

En conjunto se prevé, aunque los plazos no dependen de Metro, que la fase de planeamiento podría concluir a finales del primer semestre de 2013. Una vez finalizados los procesos de planeamiento se establecerá un diálogo competitivo que se estima que puede estar terminado en el primer trimestre de 2014.

Concluidas estas fases se podrá iniciar la ejecución de los proyectos y obras estimándose un importe total de beneficio de 99.177 mil € y como años horizonte



para el ámbito Granada-Cavanilles, abril de 2016, el de Ventas, septiembre de 2016; el de Cuatro Caminos, mayo de 2017 y el de Plaza de Castilla, febrero de 2021.

El grado de ejecución del Plan Inmobiliario se concreta en lo siguiente:

- El 17 de diciembre de 2014 se firma el contrato de enajenación del recinto Granada-Cavanilles que incluye la construcción por parte del adjudicatario de la nueva sede social de Metro en el recinto de Canillejas y el uso gratuito de la actual sede social de Metro mientras no se haga entrega de la nueva sede. El 9 de octubre de 2015 se informa al Consejo de Administración de Metro de la modificación de su Plan Inmobiliario consistente en que la nueva sede social sea construida en el recinto de Plaza de Castilla en lugar de en Canillejas. Dicha modificación es aceptada por el adjudicatario pero supone un retraso en las fechas previstas para la finalización del Plan Inmobiliario.
- No se ha acreditado la realización de ninguna actuación respecto al recinto de Ventas. Verbalmente se informa que por su ubicación y características no tiene un valor comercial relevante.
- El 17 de diciembre de 2014 se firma el contrato de enajenación del recinto de Cuatro Caminos que incluye la construcción de cocheras subterráneas para Metro en sustitución de las existentes. En la reunión del Consejo de Administración de Metro de 9 de octubre de 2015 se pone de manifiesto también que hay que modificar el anteproyecto de las nuevas cocheras porque el Ayuntamiento de Madrid no las aprueba. Esto supone igualmente un retraso en la finalización del proyecto.
- Sobre el proyecto de Plaza de Castilla se produce una modificación al decidirse construir la sede social en dicho recinto en lugar del de Canillejas.

III.3.1.2.5. Ventas de inmovilizado

Los beneficios registrados durante 2014 por ventas de inmovilizado ascendieron a 123.813 mil €. De este importe, 86.252 mil € corresponden a la enajenación del recinto de Cuatro Caminos, 26.573 mil € a la enajenación del recinto de Granada-Cavanilles y 8.796 mil € a la entrega de trenes a la empresa SBASE (Subterráneo de Buenos Aires Sociedad del Estado). También se produjo la enajenación de un inmueble en la c/ General Ricardos, no previsto en el Plan Inmobiliario, de menor relevancia económica, que ha supuesto un beneficio de 1.340 mil €.

Los resultados del análisis de las principales enajenaciones se resumen a continuación:

Venta del recinto de Cuatro Caminos

El 29 de julio de 2014 se anuncia en el BOE la licitación para la enajenación del recinto de Cuatro Caminos formado por 8 fincas registrales, en el marco del Área de Planeamiento Remitido 07.02-M tras la aprobación definitiva, el 26 de junio de 2014, de la Modificación Puntual del PGOUM. El precio mínimo de licitación es de 81.800 mil



€. Se adjudicó a la oferta del licitante con la valoración más alta y se notificó a éste el 28 de noviembre de 2014.

El contrato se firma el 17 de diciembre de 2014. El objeto del mismo es el recinto compuesto por las fincas antes referidas, si bien no se incluye la superficie, bajo la urbanización, que ocuparán las cocheras de Metro que han de construirse. La parcela de subsuelo resultará del proyecto de reparcelación y la titularidad a favor de Metro se consolidará con la aprobación del mismo. Ambas partes convienen que Metro mantenga el uso gratuito del recinto hasta que el Ayuntamiento de Madrid apruebe el proyecto de urbanización, momento en que se realizará la entrega del mismo.

El precio del contrato es de 88.321 mil € más IVA y en el momento de la firma se pagaron 16.707 mil € más la totalidad del IVA, 18.547 mil €. Se han comprobado ambos cobros. El resto del importe, comprobado en las cuentas de deudores de Metro, se realizará del siguiente modo: 17.283 mil € a los 18 meses de la firma, y 23.621 mil € a los 24 meses de la firma, ambos pendientes a la fecha del trabajo de campo de este informe; 30.710 mil € en especie, presupuesto estimado de la construcción de la cochera para Metro en el propio recinto.

Serán de cuenta del adquirente cuantos impuestos, tasas, gravámenes y gastos origine esta compraventa, así como el coste de la publicación de los anuncios oficiales. El adquirente queda obligado a ejecutar la fase de planeamiento urbanístico: actuaciones medioambientales, plan parcial de reforma interior, proyecto de reparcelación y proyecto de urbanización. Se marcan los plazos para la ejecución de estos trámites, si bien Metro se reserva el derecho a modificar al alza los plazos. Asimismo se marcan los plazos para la construcción de la cochera de Metro, pero siempre supeditados a los trámites anteriores.

A la fecha de realización del trabajo de campo de este informe (abril de 2016) no se había iniciado la urbanización del recinto. En la reunión del Consejo de Administración de Metro del 9 de octubre de 2015 se informa sobre la necesidad de rehacer el anteproyecto relativo a este recinto debido a su no aprobación por el Ayuntamiento de Madrid.

El resultado contable de la operación es correcto. No obstante, desde la fecha de la venta de estos activos Metro disfruta de su uso gratuito, hecho que no se refleja en sus cuentas.

Venta del recinto de Granada-Cavanilles

El 22 de julio de 2014 se anuncia en el BOE la licitación para la enajenación del recinto de Granada-Cavanilles formado por 6 fincas registrales, en el marco del Área de Planeamiento Específico 03.10 tras la aprobación definitiva, el 26 de junio de 2014, de la Modificación Puntual del PGOUM El precio mínimo de licitación es de 28.800 mil €. Se adjudicó a la oferta del licitante con la valoración más alta y se notificó a éste el 28 de noviembre de 2014.

El contrato se firma el 17 de diciembre de 2014. En el objeto del mismo no se incluyen las zonas y edificaciones calificadas como servicios infraestructurales. Ambas



partes convienen que Metro mantenga el uso gratuito de la parte del recinto que ocupa su sede social. La entrega de esta parte se realizará en el plazo de tres meses desde el acta de recepción de las obras de la nueva sede social.

El precio del contrato fue de 28.800 mil € más IVA y en el momento de la firma se pagaron 8.800 mil € más la totalidad del IVA, 6.048 mil €. Se han comprobado ambos cobros. El resto del importe a cobrar, comprobado en las cuentas de deudores, corresponde a la parte en especie por la obra de construcción de la nueva sede social de Metro en el recinto de Canillejas.

Al formalizar el contrato, el adjudicatario debe pagar los gastos por las demoliciones ejecutadas por Metro en la parcela de la c/ Valderribas nº 40 por importe de 338 mil €, IVA incluido. Se ha verificado el cobro.

Asimismo serán por cuenta del adquirente el pago de cuantos impuestos, tasas, gravámenes y gastos origine la compraventa. El adquirente queda obligado a ejecutar la fase de planeamiento urbanístico: resto de la demolición de la c/ Valderribas nº 40, actuaciones medioambientales, proyecto de reparcelación y proyecto de urbanización. Se marcan los plazos para la ejecución de estos trámites. Asimismo se marcan los plazos para la construcción de la nueva sede social de Metro, pero siempre supeditados a los trámites anteriores. El 17 de diciembre de 2014 se eleva a Escritura Pública el contrato de enajenación, pese a no ser preceptiva la misma.

En la reunión del Consejo de Administración de Metro del 9 de octubre de 2015 se informa que se ha planteado que la nueva sede social se construya en el recinto de Plaza de Castilla en lugar del recinto de Canillejas, lo que ha sido aceptado por el adjudicatario. No obstante habría que modificar el Plan Especial. A la fecha de realización del trabajo de campo de este informe (abril de 2016) no se había iniciado la construcción de la nueva sede social, estando en ejecución todavía la fase de planeamiento.

El resultado contable de la operación presenta un beneficio de 26.573 mil €. Este resultado no coincide con el que se refleja en la memoria de Metro de 2014 dado que en esta se incluye el importe de 279 mil € por el pago de los gastos de demolición ejecutado por Metro en la c/ Valderribas 40 que no puede considerarse un ingreso de la operación pues se trata de una compensación de gastos realizados previamente por Metro.

Al igual que en la operación del apartado 2.5.1 procede observar que desde la fecha de la venta de estos activos Metro, disfruta de su uso gratuito, hecho que no se refleja en sus cuentas.

Venta de trenes al Subterráneo de Buenos Aires (SBASE)

El 24 de junio de 2013 se anuncia en el perfil del contratante la licitación para la enajenación de 5 lotes de material móvil de segunda mano, tipo 6000, 5000 2ª serie y 5000 4ª serie y repuestos para coches tipo 6000. El precio mínimo de licitación es de 30.750 mil €, distribuido en 5 lotes. El criterio único de adjudicación era el precio, por



lote, por lo que se adjudicó a la oferta de importe más alto, pero sólo para 4 de los 5 lotes.

El contrato se firma el 15 de octubre de 2013. El objeto del mismo son los lotes 2 a 5 antes referidos, compuestos por 36 unidades de 2 coches motor y 1 unidad de remolque, todos de la serie 6000. SBASE declara conocer el estado del material. Las partes acuerdan suscribir un contrato para la prestación, por parte de Metro, de un conjunto de servicios técnicos y actuaciones en el material móvil para adaptarlo a la red de Buenos Aires. De este modo se fija un calendario con sucesivas fechas para el cambio de titularidad de las unidades móviles pero que no suponen la entrega de las mismas a SBASE, ya que posteriormente se realizan los servicios técnicos objeto del contrato citado y, posteriormente, se realiza la puesta a disposición.

El precio del contrato es de 27.950 mil €, estando exento de IVA. El importe total ha sido abonado a la fecha de firma del contrato. Los gastos y tributos derivados del contrato serán de cargo del adjudicatario.

El 17 y 30 de diciembre de 2013 y 14 de abril de 2014 se firman sendas adendas al contrato en las que se modifica el calendario, que de acuerdo a la última adenda es el siguiente: año 2013, cambio de titularidad de 32 coches motor y 1 remolque; año 2014, cambio de titularidad de 34 coches motor y 4 lotes de repuestos así como puesta a disposición de 48 coches motor, 1 remolque y 4 lotes de repuestos; año 2015 cambio de titularidad de 6 coches motor y puesta a disposición de 24 coches motor.

No se ha aportado el Acta Final de Retirada del Material Móvil y de los Repuestos firmada por el Director de Entrega de Metro y el Delegado de SBASE.

Los trenes se dan de baja contable en la fecha del cambio de titularidad y la entrega física a SBASE se produce después de realizados los servicios de adaptación contratados a Metro. Se enajenaron trenes adquiridos en 1999 que corresponden a la 1ª remesa de trenes tipo 6000 así como dos unidades de remolque adquiridas en 2006. Se comprobó que las unidades dadas de baja contable en 2013 y 2014 coinciden con los cambios de titularidad previstos antes relacionados.

El resultado contable de la operación presenta un beneficio de 8.796 mil €.

III.3.1.2.6. Análisis de las altas de inmovilizado

Se seleccionaron las altas por compra de importe superior a 750 mil € y de estos activos las altas superiores a 100 mil €

La relación de activos recoge altas, de distintos orígenes, por un importe total de 64.424 mil € del que 19.439 mil € corresponden a provisiones por facturas pendientes de recibir y 1.476 mil € a la activación de gastos. Por tanto las altas reales del ejercicio ascienden a 43.509 mil €. Se seleccionaron nueve altas de 2014 que correspondían a cinco activos, con un alcance del 31'3%



De la relación de activos seleccionada se comprobó el documento justificativo del importe contabilizado y si el importe justificado es conforme a la ejecución del contrato al que corresponde, así como si el activo dado de alta ha sido recibido de conformidad y el pago de los importes correspondientes.

Adquisición de vehículos auxiliares

Las dos altas del activo nº 10000232, subnº 0, "208015,017 Vehículos auxiliares (14lotes-36vehicu)", corresponden a las siguientes facturas:

- Factura nº FP00002593, de 16 de julio de 2014 e importe de 955 mil € más IVA, correspondiente al 50% del hito de recepción provisional del lote 1 del contrato nº 7707000239, recepción provisional de la dresina DL-442.
- Factura nº FP00002594, de 16 de julio de 2014 e importe de 123 mil € más IVA, correspondiente al 50% del hito de formación del lote 1 del contrato nº 7707000239, formación para la dresina DL-442.

El contrato nº 7707000239, firmado el 10 de diciembre de 2007, trae causa del concurso convocado por Metro con fecha 27 de febrero de 2007 y tiene por objeto el diseño, fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía de 28 vehículos auxiliares (13 dresinas y 15 vagones), considerando cada uno como un conjunto. Estos vehículos componen 10 lotes compuestos por diversas unidades, tipos, precios y plazos de entrega. El precio total del contrato asciende a 17.132 mil € sin IVA y los plazos para la entrega oscilan, por lotes, entre enero de 2009 y noviembre de 2012.

El último lote a entregar era el lote 1, compuesto por 3 dresinas aspiradoras-herbicidas, con un importe de 5.215 mil €, que corresponde a las facturas objeto de la muestra.

En el contrato se establecen unos hitos para el pago del siguiente modo: 30% a la firma del contrato, 20% a la recepción del material pesado, 40% tras la recepción provisional conforme, 5% a la entrega de la documentación y el 5% restante tras la realización de la formación. De forma adicional al régimen de garantías que rigen este contrato, en el pago del hito de recepción provisional se retiene el 4% de garantía hasta la recepción definitiva y se establecen penalizaciones para el caso de retraso en la entrega por causas imputables al contratista.

El 9 de enero de 2012 se firma un acuerdo novatorio al contrato por el que se modifica el contenido e importe del lote 1 como se informa más adelante, observándose que no se está ante la aplicación del supuesto previsto en apartado 31 "*reforma y modificaciones en los vehículos*" del pliego de condiciones que rige el contrato sino ante una modificación del objeto y precio unitario de los vehículos objeto del suministro, lote 1, sin que se haya aportado el expediente administrativo tramitado para ello, en aplicación al supuesto que nos ocupa de las normas internas de contratación de Metro aprobadas en cumplimiento de la Ley 30/2007, de contratos del sector público y Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.



El número de dresinas se reduce de 3 a 2, invocándose en dicho acuerdo que las mismas incluyen avances tecnológicos que mejoran notoriamente sus prestaciones y que no pudieron ser contemplados en la licitación. Estos avances se recogen como "*nuevos requerimientos básicos*" en la primera estipulación de la novación que nos ocupa sin que se fijen nuevos precios para cada uno de esos requerimientos.

La modificación del contrato mediante la novación de referencia supuso que el precio del lote 1 al que afecta se redujo a 4.929 mil €, aunque el precio de cada dresina se incrementó en el 41,7%. No obstante el precio total del contrato, 17.131.945 €, se incrementó en el 1,7%. No se ha aportado la documentación justificativa de este nuevo precio, lo que constituye una limitación al alcance de la fiscalización. Se establecen nuevos plazos para la entrega de las dos dresinas: 31 de diciembre de 2012 y 31 de diciembre de 2013, si bien estos plazos se revisarían en junio de 2012. No se ha aportado dicha revisión. Los dos elementos seleccionados corresponden a este lote.

Se han conciliado de conformidad con la relación de activos los importes correspondientes a la dresina objeto de la muestra, siendo registrada la última factura correspondiente a la misma el 20 de febrero de 2015.

El acta de recepción provisional de la dresina tiene fecha 26 de junio de 2014, y se observa que siendo de conformidad, en ella consta (anexo 1) que están pendientes de realizarse algunos trabajos a los que el contratista se obliga en un plazo que se extiende hasta noviembre de 2014. La recepción definitiva se realizará al finalizar el periodo de garantía de dos años desde la recepción provisional, periodo que no ha vencido a la fecha de realización del trabajo de campo de este informe.

Por otro lado la fecha de recepción provisional de la dresina excede en casi un año y medio de la fecha prevista en el acuerdo novatorio, lo que daría lugar a penalizaciones. Dicha fecha de recepción provisional recogida en el acuerdo de referencia sería revisada en junio de 2012, no habiéndose acreditado esta revisión. En el curso de la fiscalización se ofrece explicación consistente en que los retrasos se produjeron por tratarse de un desarrollo pionero y que durante la vida del contrato se han desarrollado numerosos procesos técnicos y se han implantado nuevas funcionalidades que han producido retrasos de mutuo acuerdo, por lo que no se impusieron penalizaciones.

El activo en curso (nº 10000232), por la parte que corresponde a la muestra seleccionada, se traspasa al activo en firme nº 9100000109, subnº 614, "*dresina para medio ambiente*", en junio de 2014, lo que corresponde a la fecha de recepción provisional. El alta se produce por importe de 1.078 mil €, importe muy inferior al valor de la dresina. En documento aportado por Metro en mayo de 2016, se reconoce el error en el importe activado correspondiente a esta dresina y se propone el ajuste del mismo y de la amortización acumulada.



Modificación de 141 equipos de aire acondicionado para coches 2000 burbuja

El alta del activo nº 10000285, subnº 0, "*2000000285 Eqs de a /a para coches 2000 burbuja*", seleccionada en la muestra, se corresponde a la factura nº 90973813 de, de 16 de julio de 2014 e importe de 860 mil € más IVA, correspondiente a la modificación de 141 equipos de aire acondicionado del fabricante Merak reformado con baterías condensadoras compartidas para coches 2000 del contrato nº 7714000038.

El contrato de servicios 7714000038, firmado el 2 de abril de 2014 por parte de Metro y 31 de marzo de 2014 por parte del contratista, tiene por objeto el concepto que consta en la factura y un importe total de 861 mil € más IVA. El plazo para la realización del servicio es de tres meses desde la formalización.

El acta de recepción de los equipos modificados se firmó el 15 de julio de 2014, 13 días después del vencimiento del plazo previsto. Incluye la relación de equipos desmontados y entregados y el número de coche.

El activo en curso es traspasado a activo en firme el 31 de agosto de 2014, al mes siguiente del acta de recepción.

Proyecto SIAR (Sistema Integrado de Asignación de Recursos)

Las dos altas del activo nº 21000173, subnº 0, "*208088 Siar análisis requerimientos de negocio*", seleccionadas en la muestra se corresponden con las siguientes facturas: - factura nº projit1/11400118, de 9 de abril de 2014 e importe de 361 mil € más IVA, correspondiente al hito de pago pendiente del contrato nº 7705000174 y - factura nº projit1/11400123, SLU, de 9 de abril de 2014 e importe de 3.044 mil € más IVA, correspondiente a la finalización del proyecto SIAR 1B.

Tras la elaboración de un Plan Director del Proyecto SIAR, se contrata la realización del diseño común del proyecto y la construcción del motor de asignación y gestión de recursos I. El contrato se firma el 24 de agosto de 2005, con un importe de ejecución de 3.424 mil €, más IVA, y con un plazo de ejecución hasta julio de 2006.

El 16 de mayo de 2006, se firma un primer acuerdo de modificación del objeto del contrato para satisfacer las necesidades surgidas en la fase de diseño y construcción del módulo de gestión de recursos I. Su importe es de 21 mil € no especificándose plazo.

El 26 de diciembre de 2007 vencido el plazo para la ejecución del contrato inicial se firma un segundo acuerdo de modificación cuyo objeto es una nueva fase, la fase conclusiva 1B del SIAR, que era necesaria y previsible a la fecha de licitación de la fase anterior. Su importe asciende a 4.324 mil €, más IVA y su ejecución se establece en 15 meses a partir del acuerdo entre las partes consistente en una oferta de la empresa contratista, de 12 de diciembre de 2007, aceptada por Metro.

La fase conclusiva del proyecto es una fase complementaria y necesaria respecto a la fase I que fue la licitada por Metro, y representa un incremento del coste respecto al de dicha fase de más del 126,9%.



No hubo nueva convocatoria de licitación conforme a la normativa de aplicación sobre contratación de Metro (Ley 30/2007, de contratos del sector público, Ley 48/1998, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, y sus normas internas de contratación) sino que se encargó directamente a la sociedad del contrato inicial vulnerándose los principios de publicidad, concurrencia, igualdad de trato y transparencia, que rigen en la contratación pública.

Sobre la ejecución de esta fase conclusiva se informó al equipo auditor de que transcurridos más de 9 meses del plazo para la ejecución de la misma, en enero de 2010, la empresa entregó una aplicación, no aceptada por Metro, reteniéndosele el pago de 1.211 mil €.

En junio de 2010, se alcanza un acuerdo verbal para retomar el desarrollo de la aplicación. En relación con la ejecución y efectos de dicho acuerdo verbal, el 1 de octubre de 2010 Metro y la empresa formulan una propuesta de acuerdo económico para la finalización del proyecto. En el documento aportado figuran las dos empresas pero no la firma de las personas que intervienen, todos ellos directivos de las mismas.

En dicha propuesta se pone de manifiesto que el nivel de complejidad funcional y técnica del proyecto SIAR 1B era mucho mayor que el previsto en el contrato inicial y que ello había motivado la necesidad de tres replanificaciones del mismo que habían supuesto un importante aumento de las jornadas para la realización del mismo. No se han aportado los documentos que recojan el contenido de estas replanificaciones, lo que constituye una limitación al alcance de la fiscalización. El coste de las jornadas que se incrementan es asumido parcialmente por Metro y el resto por el contratista y se valora cada una al precio medio de la jornada que se extrae del segundo acuerdo de modificación antes citado. Al respecto debe observarse que la determinación de dicho precio no se produce como resultado final de la licitación pública que resultaba procedente, dado que no la hubo. El resultado es un incremento en el coste del proyecto de 3.044 mil €.

El 23 de mayo de 2012, el Consejero Delegado de Metro remite un escrito a Everis en el que reconoce la existencia del acuerdo verbal para la continuación del proyecto, estimándose que los trabajos para la nueva versión de SIAR concluyan a finales de 2012. La validez de los trabajos se reconocería cuando se comprobara que el aplicativo desarrollado cumplía las funcionalidades esperadas y el aplicativo antiguo podía ser desconectado. Asimismo se reconoce que la contraprestación a la empresa pendiente de liquidar asciende a 3.044 mil €.

El 1 de enero de 2014 entra en funcionamiento el proyecto de manera definitiva.

Por tanto, el plazo previsto para la primera fase del proyecto era de 11 meses y de 15 meses para la fase conclusiva y el tiempo transcurrido hasta la finalización del proyecto ha sido de más de 8 años y 4 meses. El importe inicialmente contratado (fase I) ascendió a 3.424 mil € y el importe final (incluida la fase conclusiva no licitada y las sucesivas replanificaciones del proyecto) ascendió a 10.813 mil €.



El 21 de febrero de 2014 la asesoría jurídica de Metro emite informe favorable sobre la procedencia del pago a la empresa *"del importe del compromiso adquirido en el documento firmado por la actual dirección"* a solicitud del Responsable del Área de Sistemas de Información.

En dicho informe se recoge la forma de proceder en los siguientes términos: *"para determinar el concreto importe adeudado por Metro a la empresa, se habrá de valorar, de forma individual y específica, el grado de consecución, de cada una de las partidas que, en junio de 2010, se encontraban en curso de ejecución y que debían liquidarse tras la terminación del proyecto; de forma que únicamente se habrá devengado la contraprestación económica asociada a aquellas partidas efectivamente conseguidas y debidamente certificadas por Metro"*.

En cuanto a los dos pagos que nos ocupan, su soporte documental consta de las facturas correspondientes pero no de las certificaciones previas de los trabajos efectivamente realizados emitidas por la empresa y aceptadas por la Gerencia de Sistemas de Información. Las facturas de referencia son: la nº projit1/11400118, de 9 de abril de 2014 e importe de 361 mil €, más IVA, correspondiente al hito de pago pendiente del contrato nº 7705000174 y factura nº projit1/11400123, de 9 de abril de 2014 e importe de 3.044 mil €, más IVA, correspondiente a la finalización del proyecto SIAR 1B, Tampoco consta el documento de recepción provisional de los trabajos y, en su caso, de recepción definitiva, dado que ha transcurrido el plazo de 1 año desde la primera.

La primera parte del proyecto SIAR se traspasa a activo en firme en marzo de 2007 y la fase de finalización del mismo se traspasa a activo en firme y se activa a efectos de amortización en abril de 2014, pese a que, de acuerdo a la información aportada, a 1 de enero de 2014 ya estaba operativo el SIAR. Por tanto debería haberse activado en diciembre de 2013.

Obras en plataforma de vía en Línea 10, tramo Sur

El alta del activo nº 23000410, subnº 0, *"TER: 2000000300 Obras plataforma vía Línea 10 Sur"*, seleccionada en la muestra se corresponden con las siguientes facturas:

- Factura nº 0.000.372/14, de 31 de julio de 2014 por importe de 423 mil € más IVA, correspondiente a la primera certificación de la obra por *"actuaciones en plataforma de línea 10, Tramo Sur: Cuatro Vientos- Puerta del Sur"*.
- Factura nº 0.000.435/14, de 31 de agosto de 2014 por importe de 777 mil € más IVA, correspondiente a la segunda certificación de la obra *"actuaciones en plataforma de línea 10, Tramo Sur: Cuatro Vientos-Puerta del Sur"*.
- Factura nº 0.000.570/14, de 31 de octubre de 2014 por importe de 388 mil € más IVA, correspondiente a la tercera y última certificación de la obra *"actuaciones en plataforma de línea 10, Tramo Sur: Cuatro Vientos-Puerta del Sur"*.



El contrato de obra 7714000135, firmado el 6 de mayo de 2014, tiene por objeto el referido en las facturas y un importe total de 1.589 mil € más IVA. El plazo para la realización del servicio es de seis meses desde el acta de comprobación de replanteo.

El acta de comprobación de replanteo se firmó el 28 de junio de 2014 y el acta de recepción el 31 de octubre de 2014, dentro del plazo previsto, y el importe facturado es ligeramente inferior al previsto en el contrato.

El activo en curso es traspasado a activo en firme el 31 de diciembre de 2014.

Adquisición de equipos y licencias del Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad (SCSS)

El alta del activo nº 26000141, sub-número 0, "*Adq. equipos SCSS instalaciones y trenes*", seleccionada en la muestra se corresponde a la factura nº FV-0-00318, de 17 de octubre de 2014 por importe de 6.700 mil € más IVA, correspondiente al valor bienes enajenados según acuerdo de 16 de mayo de 2014, sobre el contrato de SCSS (Servicio Coordinado de Servicios de Seguridad) de 19 de octubre de 2004 y sobre la enajenación de equipos y licencias de uso del software.

La factura recoge el contenido de un acuerdo, con nº 7207000048, firmado el 16 de mayo de 2014, sobre la enajenación de equipos y licencias de uso del software, por parte de la empresa a Metro.

Dicho acuerdo trae causa del contrato nº 7204000360, de 19 de octubre de 2004, entre Metro y la UTE Sistemas Seguridad Metro (más tarde se subroga otra empresa en la posición del contratista), para la prestación del Servicio Coordinado de Sistemas de Seguridad de la Red de Metro (SCSS). Dicho contrato tiene por objeto la prestación del servicio de seguridad en las instalaciones fijas y comunicaciones y en el material móvil. Para ello se establece que el contratista deberá realizar las actuaciones necesarias para la instalación de los equipos y dispositivos con los que se prestará el servicio. El plazo de ejecución del contrato es de 10 años desde la firma del mismo y a su vencimiento se establece que el contratista podría optar por una de las siguientes alternativas: devolver las instalaciones fijas y material móvil de Metro al estado en que se hallaban antes de la efectiva implantación del servicio o abandonar en poder de Metro los equipos y dispositivos instalados para la prestación del servicio renunciando al valor residual de los mismos.

En el acuerdo antes citado de 16 de mayo de 2014, se estipula que:

- No se prorroga el contrato antes citado, por lo que su vencimiento se produce el 19 de octubre de 2014;
- La empresa contratista comunica a Metro su decisión de optar por retirar los equipos y dispositivos instalados para la ejecución del contrato;
- Metro decide comprar a la empresa de referencia los equipos, dispositivos y licencias de software, relacionado en anexos al mismo, necesarios para la prestación del servicio de seguridad, instalados por la misma para la ejecución del



anterior contrato. Con este fin Metro ha formulado una oferta a la empresa contratista por importe de 6.700 mil €, más IVA, que ha sido aceptada por ésta.

No se ha aportado la información relativa a los cálculos realizados para la cuantificación de la oferta presentada por Metro, lo que constituye una limitación al alcance de la fiscalización.

III.3.1.2.7. Otras inversiones en curso

Metro contabiliza, en aplicación del principio de devengo, en la subcuenta 235001, "Otras inversiones en curso", las inversiones realizadas o en curso de realización que no están facturadas a fecha de cierre del ejercicio. Esta contabilización no tiene incidencia en la cuenta de resultados al no afectar a gastos ni a ingresos. Metro denomina "provisión" a estas inversiones pendientes de facturar y su dotación se basa en la aplicación del principio del devengo.

Para su dotación a final de cada ejercicio se elabora la información de las inversiones que están pendientes, con el detalle de la acción inversora, proyecto de inversión, proveedor, número de pedido e importe devengado. Durante el ejercicio o ejercicios siguientes, se imputan contra la provisión el gasto de inversiones ejecutadas y en aquellos casos en los que la inversión final es de importe inferior al previsto, se aplica el exceso de provisión.

El movimiento de las provisiones durante 2014 se recoge en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.1-4
DETALLE DE LAS INVERSIONES PENDIENTES DE FACTURAR
(mil €)

EJERCICIO	SALDO INICIAL	2014			SALDO FINAL
		APLICADO	EXCESO	DOTADO	
Antes de 2012	1				1
2012	859	(454)	(118)		287
2013	10.515	(7.077)	(134)		3.304
2014				19.439	19.439
TOTALES	11.375	(7.531)	(252)	19.439	23.031

Fuente: Contabilidad Metro. Elaboración propia

Al final del ejercicio 2014, además del importe inmaterial que procede de años anteriores, hay también provisiones por facturas pendientes de recibir del año 2012 por importe de 287 mil € y del año 2013 por importe de 3.304 mil €, dos y un año después del cierre de los respectivos ejercicios.

Se ha verificado que los importes aplicados en el ejercicio 2014 corresponden a inversiones cuyo proyecto de inversión es de años anteriores.



III.3.1.2.8. Amortización del Inmovilizado

La amortización dotada durante 2014 se resume en el cuadro siguiente, debiéndose señalar que la amortización de aplicaciones informáticas, se está registrando indebidamente en la cuenta 282 que corresponde a la "Amortización de inmovilizado tangible".

Cuadro III.3.1-5
AMORTIZACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2014
(mil €)

INMOVILIZADO	DOTACION ANUAL	AMORT. ACUM.	VALOR NETO CONTABLE
Propiedad industrial		42	60
Aplic. Informáticas	3.669	74.799	8.242
Arrendamiento fro. ⁽¹⁾		58.535	---
Construcciones civiles	19.560	224.786	634.135
Edif. y otras Constr	4.484	55.161	88.364
Instalac. técnicas	50.728	587.371	326.226
Utillaje	239	11.180	513
Mobiliario y enseres	1.276	13.422	5.214
Equip.proc.informac.	1.845	39.552	1.953
Elementos transporte	26.132	654.506	125.836
Repuestos inmovilizado	2.186	33.636	18.132
TOTAL	110.119	1.752.990	1.208.675

⁽¹⁾ Derechos sobre material móvil en régimen de arrendamiento financiero
Nota: no se incluye el inmovilizado en curso al no amortizarse
Fuente: Balance de Sumas y Saldos, elaboración propia

La amortización del inmovilizado en la contabilidad de Metro es calculada y contabilizada mensualmente por la aplicación informática de manera individual para cada elemento del inmovilizado, de acuerdo con la vida útil de cada clase de activo, a partir del mes siguiente al que el activo correspondiente está en condiciones de uso.

Respecto a la vida útil debe señalarse que todos los activos del inmovilizado están clasificados por clases de activo según su naturaleza. No obstante hay elementos cuya vida útil se determina de manera individualizada por diversas causas: bienes usados, plazos de contratos o convenios, características especiales, etc.

Se ha comprobado la amortización acumulada a 31 de diciembre de 2014 de manera exhaustiva de acuerdo a las fechas de alta en firme proporcionadas por el subnúmero de cada elemento y a las vidas útiles correspondientes a cada clase de activo. En la muestra de altas de inmovilizado se han observado algunas diferencias entre la fecha de activación de algunos de los elementos y las fechas de los documentos acreditativos de que el citado elemento está en condiciones de uso.

Sobre un total de 15.450 elementos de inmovilizado, en 13.275 (85,9%) la amortización acumulada es coincidente y en otros 1.356 (8,8%) la diferencia es poco relevante. Del resto de elementos, 819, se ha seleccionado una muestra de 16 elementos.



Se han explicado las diferencias en 13 de los 16 elementos, pero en los otros tres, que no tienen amortización acumulada en contabilidad pero que están activados, se ofrece como explicación que al no reclasificar el sistema correctamente estos activos, se omitió su amortización. Según se informa, periódicamente se realiza un análisis de la amortización para detectar posibles errores y los referidos anteriormente se detectaron y se han corregido, pero la fecha de corrección es 9 de junio de 2016, posterior a la fecha de realización del trabajo de campo de este informe.

III.3.2. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO

El Anexo I.1 "Balance de Situación" presenta un saldo a 31 de diciembre de 2014 de inversiones financieras a largo plazo de 62.899 mil €, cuyo desglose se refleja en el cuadro siguiente:

Cuadro III.3.1-5
AMORTIZACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2014
(mil €)

Concepto	Importe
Préstamos y créditos a largo plazo al personal	5.780
Retribución en especie Plan Inmobiliario	50.710
Otros activos financieros	6.277
Fianzas constituidas a largo plazo	122
Total Inversiones financieras a L/P	62.889

Fuente: Cuentas anuales 2014 Metro de Madrid S.A.

Los créditos al personal se distribuyen entre créditos a largo plazo, con un vencimiento de 30 meses y un saldo de 5.422 mil €, y préstamos a largo plazo para la adquisición de vivienda, con un plazo de amortización de diez años y un saldo de 358 mil €.

Las retribuciones en especie del Plan Inmobiliario corresponden a los pagos en especie recogidos en los contratos de enajenación de los recintos de Cuatro Caminos, por importe de 30.710 mil €, y de Granada-Cavanilles, por importe de 20.000 mil €. Ambos contratos son de fecha 17 de diciembre de 2014 y se analizan en el área de Inmovilizado.

En otros activos financieros se recoge el importe procedente de las penalizaciones derivadas del contrato de suministro de material móvil de la serie 9000 de 17 de julio de 2004. Las citadas penalizaciones se fijaron por acuerdo de 19 de marzo de 2008 que establece el pago en especie de las mismas por parte del contratista mediante la entrega de un tren y la prestación del servicio de mantenimiento del mismo durante un periodo de 21 años. El importe reflejado en el balance de Metro corresponde al importe del servicio de mantenimiento pendiente de prestar a 31 de diciembre de 2014. Al inicio de 2014 el importe pendiente ascendía a 6.723 mil €, se aplican 379 mil € en 2014 contra gastos de mantenimiento y se corrige el saldo final en función del IPC, reduciéndose en 67 mil €, totalizando el saldo final 6.277 mil €.



III.3.3. DEUDORES

El Epígrafe III "Deudores comerciales y otras deudas a cobrar" del activo de las cuentas anuales 2014 muestra un saldo a 31 de diciembre de 2014, dentro de "Deudores comerciales" de 72.973 mil € de los que 56.737 mil € corresponde a Clientes por ventas y prestación de servicios, 8.095 mil € a clientes empresa del grupo y asociados y 8.141 mil € a deudores varios.

El saldo a fin del ejercicio 2014, 72.973 mil €, supone un 42% menos que el contabilizado en el ejercicio anterior. Analizando por cuenta, destaca la disminución en un 91,5% del saldo de "Clientes", representado por el CRTM y la cuenta 434 "Clientes empresas asociadas" con un 17,2 % de reducción. Sin embargo, en la cuenta 440 "Deudores diversos", se produce un incremento del 162,2% en el saldo pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2014 respecto a 2013.

A continuación se analizan los conceptos más significativos que componen la rúbrica de Deudores Comerciales:

III.3.3.1. Clientes

La cuenta de "Clientes" (430001) recoge la contabilización de las operaciones realizadas con el CRTM. El saldo, a 31 de diciembre de 2014, ascendió a 7.705 mil €, cuya composición detallada es la siguiente:

Cuadro III.3.3-1
CRTM, SALDO DEUDOR A 31 DE DICIEMBRE DE 2014
(mil €)

Nº DOC.	DESCRIPCIÓN	FECHA DOC.	FECHA VENC.	IMPORTE
180000897	Tarifa Equilibrio dic-2014	31-dic-14	20-ene-15	65.104
210000030	Modificación Tarifa Equilibrio enero-nov 2014	31-dic-14	20-ene-15	-59.833
180000894	Consumo rollos Dic-2014	31-dic-14	20-ene-15	37
180000827	Comisión Venta de abonos del CRTM nov-2014	30-nov-14	20-dic-14	2.397
TOTAL				7.705

Fuente: Servicio de Control de Gestión y Contabilidad. Elaboración propia

Se ha comprobado que el CRTM hizo efectivo el importe pendiente en el ejercicio 2015.

III.3.3.2. Deudores diversos

La cuenta 440 "Deudores diversos", presenta un saldo a final de ejercicio de 49.032 mil €. Se ha seleccionado una muestra de deudores al objeto de analizar los importes pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2014, con los resultados que se resumen a continuación:

III.3.3.2.1. Residencial Metropolitan

El saldo pendiente de cobro presenta la siguiente composición:



Cuadro III.3.3-2
RESIDENCIAL METROPOLITAN, SALDO DEUDOR A 31 DE DICIEMBRE DE 2014
(mil €)

Nº DOC.	DESCRIPCIÓN	FECHA DOC.	FECHA VENC.	IMPORTE
10007785	Reclasificación pago en especie	31-dic-14	31-dic-14	-30.710
140001119	IVA de la operación de compraventa	17-dic-14	17-dic-14	-18.547
140001120	Primer pago según condiciones Contrato	17-dic-14	17-dic-14	-16.707
180000838	Precio total Contrato	17-dic-14	17-dic-14	106.868
180000843	Publicación enajenación en BOE y BOCM	22-dic-14	22-dic-14	3
TOTAL				40.907

Fuente: Servicio de Control de Gestión y Contabilidad. Elaboración propia

El 17 de diciembre de 2014, se contabiliza la venta del Recinto "Depósito 1-Cuatro Caminos" por importe de 88.321 mil € (IVA no incluido), 106.868 mil € (IVA incluido) con las siguientes condiciones de forma de pago:

- Importe de 35.255 mil €: Vencimiento inmediato de 16.707 mil € más el IVA de toda la operación (18.547 mil €).
- Importe de 17.283 mil €: A los 18 meses de la firma se paga 14.284 mil € (sin IVA).
- Importe de 23.621 mil €: A los 24 meses de la firma, se paga 19.521 mil € (sin IVA).
- Importe de 30.710 mil €: Pago en especie según condiciones establecidas en el contrato, que consiste en la construcción de la nueva cochera en el subsuelo del recinto vendido por importe de 25.380 mil € (sin IVA).

El 31 de diciembre de 2014 el importe correspondiente al pago en especie se reclasifica contablemente en la cuenta 555001 "Otras partidas pendientes de aplicación", como paso previo a su contabilización en la cuenta 260004 "Retribución en especie Plan Inmobiliario".

El importe correspondiente al IVA de toda la operación, 18.547 mil € y el correspondiente al primer pago, 16.707 mil €, se hacen efectivos, contabilizándose con fecha 17 de diciembre de 2014.

El importe restante, 3 mil €, corresponde a la factura Nº 180000843/2014 emitida por Metro a la empresa adjudicataria en concepto de publicación de la enajenación del Recinto en el BOE y en el BOCM, que es cobrada con fecha 15 de enero de 2015.

III.3.3.2.2. Construcciones y Auxiliares de Ferrocarril, SA

El importe pendiente de cobro a final de ejercicio asciende a 2.552 mil €, compuesto por 25 facturas del ejercicio 2014, correspondientes a la prestación, por parte de Metro, de servicios de mantenimiento de material móvil ferroviario, reparación de elementos en talleres centrales, servicios de logística operativa para gestión y administración de repuestos y materiales de mantenimiento.



En el ejercicio 2015 se contabiliza el cobro de la totalidad de las facturas que componían dicho saldo.

III.3.3.2.3. Ansaldobreda, SPA

El saldo pendiente de cobro a fin de ejercicio es de 1.229 mil € y se corresponde con una serie de facturas:

- Facturas emitidas por Metro a la empresa por servicios de mantenimiento prestados en los ejercicios 2012 y 2013, facturados en 2014, por importes de 63 mil € y 11 mil €.
- Facturas por servicios de mantenimiento regulados por el contrato suscrito entre ambas partes el 26 de enero de 2005 y posterior adenda de 16 de mayo de 2014 por un importe total de 1.155 mil €. Una factura (nº 180000955/2013) de importe 437 mil € corresponde al noveno pago estipulado en dicho contrato y otra (nº 18000902/2014) de importe 718 mil € corresponde al décimo pago del mismo contrato modificado por la adenda.

En el ejercicio 2015, se registra el cobro de las dos facturas reseñadas anteriormente. El importe restante, 74 mil €, continúa pendiente de cobro a fecha actual.

III.3.3.2.4. Plan Azul 07, SL

El saldo pendiente de cobro a final de ejercicio, asciende a un total de 1.067 mil € y corresponde a servicios de mantenimiento del material móvil ferroviario de diversas series (serie 6000, 69 mil €, serie 7000, 586 mil € y serie 8000, 412 mil €).

El 19 de diciembre de 2007 se formalizó un contrato entre Metro y la empresa Plan Azul 07, SL, cuyo objeto consistía en la prestación, por parte de Metro, de los servicios de mantenimiento del material móvil ferroviario (MMF), contrato descrito en el Área de Ingresos de Explotación, que, a su vez, Metro obtuvo en régimen de arrendamiento operativo, mediante contrato de compraventa y arrendamiento operativo suscrito con la empresa Plan Azul 07, SL.

El importe pendiente de cobro a final de ejercicio, corresponde a las facturas del mes de septiembre de 2014 en concepto de prestación de servicios de mantenimiento integral de cada una de las series de MMF. Se ha comprobado el cobro del importe total en el ejercicio 2015.

III.3.3.3. Deudores de dudoso cobro

La cuenta 445 "Deudores de dudoso cobro" presenta un saldo final de 6.824 mil €, destacando el importe pendiente de cobro de la empresa Metro de Santo Domingo, 5.766 mil €, de los que 550 mil € corresponden al ejercicio 2010, 3.959 mil € al 2011 y 1.257 mil € al 2012.

Metro y la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), de Santo Domingo, han mantenido una relación contractual desde 2005 hasta el 30 de junio de



2012, con el objeto de prestar todos los servicios de Asistencia Técnica por parte de Metro destinados a la construcción, puesta en marcha y explotación de un nuevo sistema de metro pesado para la ciudad de Santo Domingo, así como el desarrollo y gestión de un Instituto de Formación y Capacitación para el personal operativo.

Para el desarrollo de esta cooperación se firmaron los siguientes convenios y contratos:

- Convenio de cooperación y asistencia técnica para la operación y mantenimiento de la Línea 1 de Metro, de 8 de enero de 2009. Los importes pendientes de cobro ascienden a 348 mil € del ejercicio 2010 y 2.455 mil € del 2011.
- Contrato de asesoramiento y asistencia técnica durante las fases de obra y puesta en servicio de los tramos de la Línea 2 de Metro de Santo Domingo, de 22 de octubre de 2010. Los importes pendientes de cobro ascienden a 137 mil € del ejercicio 2010, 1.456 mil € de 2011 y 1.257 mil € de 2012.
- Convenio de cooperación técnica para el diseño, modelización, desarrollo y puesta en marcha del Centro de Formación y Capacitación del Sistema, de 27 de agosto de 2009. Los importes pendientes de cobro ascienden a 16 mil € del ejercicio 2010 y 97 mil € de 2011.

Los trabajos correspondientes al último contrato con la OPRET finalizaron en julio de 2012 y desde esa fecha Metro ha mantenido conversaciones con la empresa debido a las dificultades de esta última para pagar la deuda pendiente.

Metro dota la primera provisión para insolvencias a 31 de diciembre de 2012, por un importe total de 2.116 mil € siguiendo los siguientes criterios:- el 25 % de la deuda con vencimientos entre 6 y 12 meses (1.811 mil €) - el 50% de la deuda con vencimientos superiores a 12 meses (3.326 mil €).

En el ejercicio 2013, se reclaman por escrito, los importes pendientes, recibándose como contestación una propuesta de acuerdo de finalización de servicios que implicaría el reconocimiento de la deuda por importe no superior a 3.000 mil € invocándose disconformidades de actuaciones y costes facturados.

A 31 de diciembre de 2013, se dota provisión del 50% de la deuda con vencimiento superior a 12 meses (5.766 mil €) con un importe de 2.883 mil €.

En el ejercicio 2014, Metro ha intentado establecer contacto con la OPRET sin obtener respuesta, enviándose una nueva reclamación, con fecha 20 de mayo de 2014, en la que se establecía una deuda impagada de 6.957 mil € (5.766 mil € por la parte impagada por la OPRET y 1.191 mil € de intereses de demora aplicables por la legislación española).

En ese momento, Metro decide provisionar como dudoso cobro el importe total de la deuda de 5.766 mil €. A fecha actual, la situación entre Metro y la OPRET se mantiene sin cambios.



III.3.3.4. Clientes empresas asociadas

La cuenta 434001 recoge las operaciones con las empresas asociadas Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM) y Metros Ligeros de Madrid, SA (MLM), y cuyo saldo a final de ejercicio asciende a 7.478 mil €.

El análisis se ha centrado en el saldo correspondiente a MLM, dado que las operaciones con la empresa TFM fueron verificadas y comprobadas, con los resultados se recogen en el área de ventas y otros ingresos de explotación.

El 27 de abril de 2007, se suscribe un contrato de Explotación de la Línea de Metro Ligero Pinar de Chamartín-Sanchinarro-Las Tablas, entre MLM y Metro, cuyo objeto es la ejecución por parte de Metro de los servicios de explotación de la Línea ML1 de la red de Metro Ligero de la Comunidad de Madrid. Los servicios a prestar por Metro son los siguientes: Servicios específicos de mantenimiento, suministro y técnicos; Servicios específicos de operación y mantenimiento de trenes; Servicios de gestión de contratos externos; Servicios de gestión de recaudación; Otros servicios.

Por la prestación de los servicios de explotación, Metro recibe un importe fijo para cada uno de los años de la concesión y un importe variable calculado en función de los trenes-km efectuados.

El pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2014, asciende a 4.830 mil €, de los cuales corresponden a facturas emitidas en 2013, 2.924 mil € y en 2014, 1.905 mil €.

Sin embargo, los importes pendientes corresponden a facturas mensuales de costes fijos y variables que son pagadas parcialmente por MLM, además de otros conceptos facturados y no cobrados (limpieza de oficinas; mantenimiento y conservación de la estación de Pinar de Chamartín, según contrato de 19 de julio de 2007; limpieza, seguridad y electricidad, según contrato de 27 de abril de 2007). En el siguiente cuadro se detallan por ejercicio, los costes fijos y variables facturados y los importes cobrados realmente:

Cuadro III.3.3-3
PENDIENTE DE COBRO MLM A 31 DE DICIEMBRE DE 2014
(mil €)

EJERCICIO	IMPORTE FIJO		IMPORTE VARIABLE		RESTO CONCEPTOS	PENDIENTE COBRO
	Facturado	Cobrado	Facturado	Cobrado		
2013	4.875	3.873	2.513	2.323	24	1.216
2014	5.368	3.169	2.831	1.898	482	3.614
TOTAL	10.243	7.042	5.344	4.221	506	4.830

Fuente: Servicio de Control de Gestión y Contabilidad Elaboración propia

De los importes correspondientes a las facturas mensuales de las cantidades fijas de los meses de enero a diciembre de 2013 (4.875 mil €) se han efectuado cobros parciales de cada una de ellas por importe total de 3.873 mil €, quedando un importe de 1.002 mil € pendientes de cobro. Respecto a los importes variables, el total



facturado asciende a 2.513 mil €, habiéndose cobrado a fin de ejercicio 2.323 mil €, correspondiendo igualmente a cobros parciales de las facturas mensuales emitidas y quedando pendiente de cobro por este concepto, 189 mil €.

Respecto a la facturación de 2014, el importe total de la parte fija facturada asciende a 5.368 mil €, contabilizándose cobros parciales de las facturas emitidas por importe de 3.169 mil € y quedando un saldo pendiente de cobro a fin de ejercicio, de 2.198 mil €. Igualmente, los importes correspondientes a la parte variable facturados en este ejercicio ascienden a 2.831 mil €, de los que se han cobrado 1.898 mil €, quedando pendiente de cobro a fin de ejercicio 932 mil €.

Del resto de conceptos facturados (506 mil €), se han efectuado cobros en el ejercicio 2015, por importe de 490 mil €. El importe restante, 17 mil €, continúa pendiente de cobro a fecha actual y corresponde a facturas mensuales de mayo a diciembre de 2013 y de enero a diciembre de 2014 (importe mensual 825,78 €) por la limpieza de las zonas de oficinas de MLM.

Analizadas las facturas mensuales correspondientes a la parte fija estipulada en el contrato firmado, se observa que los pagos parciales efectuados se corresponde con importes de 2012, es decir que MLM ha venido pagando las facturas sin aplicar las actualizaciones reguladas en el contrato con las aplicaciones correspondientes de los IPC anuales, con precios 2012. No se han dotado provisiones por los importes no cobrados.

III.3.4. PROVISIONES

El detalle de las provisiones a largo plazo y a corto plazo se refleja en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.4-1
PROVISIONES A LARGO Y CORTO PLAZO
(mil €)

Descripción	Sdo. inicial	Debe	Haber	Sdo. final	Variación
Oblig. Con el personal	70.824	10.324	9.783	70.283	-541 -0,8%
Otras provisiones, p ^a imptos.	4.496	282	2.672	6.886	2.390 53,2%
Otras provisiones	1.144	58	3	1.089	-55 -4,8%
Total Provisiones a L/P	76.464	10.664	12.458	78.258	1.794 2,3%
Prov. Litigios	181	86		95	-86 -47,5%
Paga vacaciones	31	20		11	-20 -64,5%
Indemniz. ERE	10.464	11.658	10.500	9.306	-1.158 -11,1%
SS del ERE	1.010	1.113	103	0	-1.010 -100,0%
Total Provisiones a C/P	11.686	12.877	10.603	9.412	-2.274 -223,1%

Fuente: Balance de sumas y saldos



III.3.4.1. Provisiones a largo plazo

Dentro de las provisiones a largo plazo, figuran las obligaciones con el personal, las provisiones para impuestos y otras provisiones, siendo las más importantes las que se analizan a continuación:

- Las obligaciones con el personal, incluye provisiones para la paga de vacaciones de empleados que ingresaron en la empresa antes de 1978 (286 mil €), para las indemnizaciones pactadas por el ERE (51.197 mil €), para procesos judiciales pendientes (10.527 mil €) y para retribuciones a largo plazo con el personal por prestaciones de ayudas al transporte para el personal jubilado (8.273 mil €).

Respecto a la provisión para indemnizaciones por el ERE procede de 2013, momento en que se provisionaron la totalidad de las indemnizaciones estimadas, por importe de 59.904 mil €, se reclasificaron a corto plazo 9.320 mil €, y se dotaron 612 mil €, arrojando un saldo final de 51.197 mil €.

En cuanto a la provisión para procesos judiciales por importe de 10.527 mil €, el saldo inicial era de 1.957 mil €, se dotó provisión por importe de 9.170 mil € y se aplicaron o anularon provisiones por importe de 600 mil €.

De los 9.170 mil € dotados en 2014, 4.164 mil €, correspondían a la recuperación del 24,04% de la paga extraordinaria de diciembre de 2012, que no fue abonada a los trabajadores. Esta provisión se realizó a la vista de la Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 3/2014, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales de la CM para el año 2015. Hay que decir, que esta Ley no entró en vigor hasta enero de 2015, por lo que a nuestro juicio, no procedía contabilizar la provisión en 2014, y mucho menos a largo plazo.

La cantidad restante, 5.006 mil €, correspondían a procesos en materia laboral, en distinta fase, según se recoge en el siguiente cuadro:

Cuadro III.3.4-2
PROCEDIMIENTOS JUDICIALES ABIERTOS EN 2014
(mil €)

Situación a 31/12/14	Nº casos	Importe
Pendiente juicio/sentencia, 1ª Instancia	14	143
Sentencia desestimatoria, pendiente de recurso	4	477
Sentencia estimatoria, pendiente de recurso	3	4.300
SMAC, Sección de Mediación, arbitraje, de Conciliación	4	86
Total	25	5.006

Fuente: Información aportada por Metro

Los procesos correspondían a diferencias en el cálculo de liquidaciones de haberes, despido de personal de la contrata de Seguridad y situaciones motivadas por reingreso de IPT, entre otros. Hay que destacar, dos procesos importantes:



- En relación al conflicto por el abono transporte de jubilados, iniciado por CCOO, se dota provisión por importe de 423 mil €, informándose de que ha recaído una sentencia desestimatoria, que ha sido recurrida. De este asunto, hay también una provisión por importe de 8.273 mil €, que corresponde al gasto estimado en abono transportes al personal jubilado, tanto los actuales como los futuros, a largo plazo. Este compromiso no se ha formalizado a través de una entidad separada, por lo que en principio, no es aplicable la NRV nº 16 del PGC, y sólo se podría contabilizar el gasto devengado anualmente. Consecuentemente, existe una sobredotación por 8.273 mil €.
- El segundo proceso es uno abierto por el colectivo de Técnicos de Metro, en relación con la aplicación del artículo 5 de la Ley 4/2012, de 4 de julio, de modificación de la Ley de Presupuestos Generales de la CM para el año 2012. El Real Decreto Ley 20/2012, de 13 de julio, suprimió la paga extraordinaria de diciembre de 2012. Se llegó a un acuerdo con los trabajadores, para reducir la masa salarial, mediante un menor gasto en dietas de formación, guardias técnicas y gratificaciones, entre otros, lo que habría supuesto una disminución de la masa salarial en el 1,43%.

Posteriormente, la CM decidió subsumir la aplicación de su normativa en la estatal, y Metro, en consecuencia, detrajo la citada paga extraordinaria. El Juzgado Social nº 15 de Madrid, mediante sentencia 278/14, de 27 de junio de 2014, estimaba en parte la demanda, obligando a Metro a reintegrar a la masa salarial el importe equivalente, 4.200 mil €. Se elevó recurso de suplicación ante el TSJ de Madrid, que mediante sentencia 309/15-FG, de 27 de marzo de 2015, falló a favor de Metro, momento en que se anuló la provisión.

- Las provisiones para impuestos, por 6.886 mil €, cubren las posibles contingencias por una Inspección tributaria realizada por el Ayuntamiento de Madrid, sobre las estaciones de red y 34 locales, por el IAE (4.918 mil €). Los importes que se dotaron tanto en 2013 como en 2014 incluían el principal de la deuda tributaria, los intereses y el 50% de las sanciones. Además de lo anterior, 1.968 mil € correspondían a una Inspección tributaria sobre la exención de determinadas dependencias sobre el IBI.

III.3.4.2. Provisiones a corto plazo

De las provisiones a corto plazo, 9.320 mil € procedían de reclasificación desde las provisiones a largo plazo de las obligaciones con el personal, relativas al ERE. El importe provisionado en concepto de Seguridad Social ERE, 1.113 mil €, correspondía al Convenio especial obligatorio que ha sido pagado en su totalidad en 2014.

Metro provisiona al 100% de las contingencias que conoce, y a la vista de algunos saldos que no presentaron movimiento, tal como sucede en el caso del conflicto con el personal jubilado por importe de 8.273 mil €, se debería plantear la conveniencia de dotar un porcentaje y ello desde una perspectiva real.



III.3.5. ENDEUDAMIENTO

El Balance de Situación rendido en las Cuentas anuales 2014 de Metro muestra los siguientes saldos de Deudas a largo plazo y Deudas a corto plazo:

Cuadro III.3.5.
BALANCE DE SITUACIÓN: DEUDAS A LARGO Y CORTO PLAZO
(mil €)

CONCEPTO	SALDO A	
	31/12/2014	31/12/2013
Deudas con entidades de crédito	438.328	374.105
Acreeedores por arrendamiento financiero	60.465	61.616
Derivado	1.171	214
Otros pasivos financieros	4.224	4.521
Deudas a largo plazo	504.188	440.456
Deudas con entidades de crédito	68.620	59.801
Acreeedores por arrendamiento financiero	2.807	2.808
Otros pasivos financieros	39.170	30.193
Deudas a corto plazo	110.597	92.802

Fuente: Cuentas anuales 2014 Metro

III.3.5.1. Deudas con entidades de crédito

Las operaciones que conforman esta deuda se detallan en el Anexo I.4 "Pasivos financieros: préstamos a largo plazo con entidades de crédito", con un saldo pendiente de devolución a 31 de diciembre de 2014 de 506.018 mil €, distribuido entre:

- Cuentas 171 "Deudas a largo plazo con entidades de crédito", 438.328 mil €.
- Cuentas 520 "Deudas a corto plazo con entidades de crédito", 67.690 mil €.
- Cuentas 527 "Intereses a corto plazo de deudas con entidades de crédito", 930 mil €, por los intereses explícitos devengados durante 2014 y no vencidos.

Los préstamos fueron valorados de acuerdo a la norma de valoración nº 9 del Plan General Contable. A la formalización de la operación se abonó el importe recibido, minorado en los costes de transacción (comisión de apertura, gastos de notaría). Posteriormente, estos pasivos financieros son valorados por su coste amortizado y los intereses devengados se contabilizan en la cuenta de pérdidas y ganancias, aplicando el método del tipo de interés efectivo.

Durante el ejercicio 2014 se concertaron siete préstamos con entidades de crédito, por importe total de 134.469 mil €, correspondiéndose con el límite aprobado en el



artículo 40.3.b) de la Ley 5/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales 2014 de la Comunidad de Madrid, para operaciones a largo plazo de Metro.

Se verificó en conformidad que estas concertaciones cumplieron con lo establecido en los artículos 91 y 92 de la Ley 9/1990, de 8 de noviembre, reguladora de la Hacienda de la Comunidad de Madrid, y en las Ordenes de 30 de diciembre de 2005 de la Consejería de Hacienda y de 12 de marzo de 2014 del Consejero de Economía y Hacienda, que regulan el procedimiento de autorización y seguimiento de las operaciones financieras concertadas por las Universidades públicas de Madrid, por los Organismos Autónomos, Empresas públicas y demás Entes públicos de la Comunidad de Madrid.

También se comprobó que las estipulaciones contractuales de los préstamos concertados se ajustaron a las características establecidas en las correspondientes autorizaciones de la Consejería. La única excepción se produjo en el préstamo 2014 con una entidad financiera, en cuanto que la Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de 8 de enero de 2014, que autorizó esta operación, estableció un plazo de 5 años, mientras que el préstamo se formalizó el 10 de febrero de 2014 con fecha de vencimiento 30 de junio de 2019, lo que supone un plazo superior, de 5 años, 4 meses y 18 días.

Durante el ejercicio 2014 se amortizaron deudas de préstamos a largo plazo por importe total de 61.509 €, detalladas en el Anexo I.4. Se realizaron amortizaciones en 21 de las 28 operaciones vigentes en 2014, siendo la periodicidad de las cuotas de amortización anual en 2 operaciones, semestral en 18 y trimestral en 1. Se seleccionó una muestra de los justificantes bancarios de la última amortización de cada préstamo, por un importe total de 35.412 mil €, verificándose en conformidad la documentación justificativa.

Los gastos financieros en 2014 por los intereses de estos préstamos a largo plazo fueron 13.757 mil €, registrados contablemente en cuentas 662 "Intereses de deudas".

Durante el ejercicio 2014 se concertaron tres pólizas de crédito a corto plazo con 3 entidades financieras, en fechas 3, 5 y 17 de diciembre de 2014, respectivamente, y vencimiento a un año. Se verificó en conformidad que las concertaciones de estas tres pólizas de crédito cumplieron con lo establecido en el artículo 91 de la Ley 9/1990, en los artículos 41.1.b) y 41.2 de la Ley 5/2013, y en las Ordenes de 30 de diciembre de 2005 de la Consejería de Hacienda y de 12 de marzo de 2014 del Consejero de Economía y Hacienda. Con anterioridad a la concertación de estas operaciones, durante el ejercicio 2014 estuvieron vigentes tres pólizas concertadas con las mismas entidades financieras.

A 1 de enero de 2014 no había créditos dispuestos de las pólizas formalizadas en 2013. Durante el ejercicio 2014 no hubo ninguna disposición de las pólizas contratadas en 2013 y 2014.



Los gastos financieros en 2014 por las comisiones de apertura y no disposición de estas pólizas de crédito a corto plazo fueron 410 mil €, registrados contablemente en la cuenta 662100 "Gastos pólizas corto plazo".

III.3.5.2. Acreedores por arrendamiento financiero

Con fecha 22 de diciembre de 1997 se formalizó un contrato de crédito participativo entre Metro (arrendatario), un banco (arrendador) y otro banco (agente, depositario de garantías y prestamista), cuya finalidad era la venta y posterior arrendamiento de 48 coches serie 2000 del año 1994, 30 coches serie 2000 del año 1995 y 18 coches serie 5000 del año 1994, de acuerdo al siguiente proceso:

1. Venta del arrendatario de los coches al arrendador por un precio de 9.739.333.334 ptas. (58.535 mil €), formalizada a través de un contrato de compraventa.
2. Formalización de un contrato de arrendamiento, por el que el arrendador se compromete a arrendar y entregar los coches al arrendatario en la fecha y durante el plazo de arrendamiento pactados.
3. Formalización de un contrato de préstamo por importe de 8.003.082.298 ptas. (48.099 mil €), 82,17% del valor de los coches, entre la entidad prestamista y el arrendador.

El contrato de arrendamiento se formalizó con las siguientes principales condiciones:

- Las partes fueron Metro, como arrendatario, y un banco, como arrendador, clasificándose los coches en tres lotes, por el precio señalado de 58.535 mil €.
- Plazo máximo de 25 años, con opción de compra en 2015 o posibilidad de extender la operación hasta el año 2022.
- Cálculo de las cuotas de arrendamiento establecido aplicando al coste de equipamiento de cada coche un porcentaje preestablecido para cada ejercicio en la columna "Arrendamiento total" del Documento Adjunto B. Es una renta anticipada, por utilización de los coches durante el período de doce meses que comienza en la fecha de pago del Arrendamiento básico. La primera cuota se estableció para enero de 1998.
- Opción de compra, establecida el 2 de enero de 2015, por la totalidad de los coches, con un precio de opción de compra acordado de un porcentaje sobre el coste de equipamiento (108,65% para el Lote 1, 105,46% para el Lote 2 y 102,37% para el Lote 3), a abonar en cinco plazos entre enero y diciembre 2015, en las cuantías y fechas especificadas en el Documento Adjunto F.

La Orden 2632/1997 de la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid, de 14 de noviembre de 1997, autorizó a Metro para concertar esta operación de venta y posterior arrendamiento financiero (lease-back). Se verificó en conformidad que las condiciones contractuales estipuladas se ajustaron a las condiciones autorizadas mediante esta Orden.



También hubo un acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del Organismo Autónomo Consorcio Regional de Transportes Públicos de Madrid, de 9 de diciembre de 1997, autorizando a Metro la enajenación y posterior lease-back de estos trenes automotor.

Con posterioridad a la formalización del contrato en diciembre de 1997 se realizaron dos operaciones:

1. El 16 de diciembre de 1998, un banco realizó la cesión, traspaso y transmisión de la totalidad de los derechos, títulos y dominio sobre los trenes, garantía prendaria, contrato de indemnización fiscal y cada uno de los documentos operativos en favor de una empresa de alquiler de medios de transporte. Esta opción se regulaba en la cláusula 14 del contrato de crédito participativo.
2. El 19 de diciembre de 2014, se formalizó una novación del contrato de participación, con una extensión por siete años adicionales y finalización en el año 2022. Hubo cambios en los anexos sobre porcentajes de las cuotas a pagar anualmente. Se redujeron las cuotas pendientes, al haber una menor carga financiera de la operación hasta su finalización.

Se verificó en conformidad que la cuota facturada y pagada en 2014 se correspondió con el importe calculado de acuerdo al procedimiento establecido en el contrato de arrendamiento. La sociedad arrendataria facturó esta cuota a Metro mediante la factura nº CA/04/2014 de 2 de enero de 2014, por importe de 2.807 mil €, con un IVA repercutido del 21%, 590 mil €, para un total de 3.397 mil €, con pago en la misma fecha.

La información de la Memoria de las Cuentas anuales 2014 señala que se abonaron cuotas en el período 1998 a 2013 por valor de 50.279 mil €. Se verificó en conformidad que las cuotas previstas en los años comprendidos en este período totalizaban esta cifra, suma del cálculo de cada cuota anual mediante el procedimiento establecido en el contrato de arrendamiento.

La Memoria informa que las cuotas pendientes de ejercicios posteriores a 2014 supondrían liquidaciones por valor de 72.889 mil €, con un valor actual de 63.272 mil € registrado como saldo pasivo en el Balance de Situación a 31 de diciembre de 2014. Estas cifras eran inferiores en 54 mil y 47 mil €, respectivamente, a las cuotas pendientes y su valor actual a esa fecha, debido a errores en los cálculos de la cuota del año 2016 y de la opción de compra. Metro subsanó estas diferencias en el ejercicio 2015.

Los elementos de transporte arrendados figuran en el activo del Balance de Situación, registrados en la cuenta 217001 "Elementos de transporte: venta con arrendamiento financiero posterior" por el importe de la operación, 58.535 mil €, minorados por las amortizaciones realizadas y registradas en la cuenta 281701 "Amortización acumulada Elementos de transporte: venta con arrendamiento financiero posterior", por un importe de -58.535 mil €, por lo que el valor neto contable a 31 de diciembre de 2014 es cero.



III.3.5.3. Derivados

La deuda a largo plazo por derivados, 1.171 mil €, se corresponden con operaciones de intercambio financiero, correspondiéndose con los saldos al 31 de diciembre de 2014 de las cuentas 176801 y 176802 pasivo por derivados cobertura, por importe de 307 mil y 864 mil €, respectivamente.

Estos saldos tienen contrapartida en las cuentas de Pasivo 134001 y 134002, operaciones de cobertura, con saldos negativos de -306 mil € y -862 mil €, respectivamente, para un total de -1.618 mil €, saldo al 31 de diciembre de 2014 del epígrafe A.-2) "Ajustes por cambios de valor". La diferencia, 3 mil €, se registra como saldo de la cuenta 474002 "Activos por diferencias temporales deducibles Instrumentos Cobertura", integrada en el epígrafe VI "Activos por impuesto diferido".

De forma trimestral, la sociedad contabiliza como pasivo financiero la cobertura por su valor razonable, con contrapartida en las cuentas señaladas. Al finalizar el trimestre, previamente a la valoración correspondiente, da de baja la valoración previa, realizando el asiento inverso.

Las liquidaciones del ejercicio se realizan por saldos netos, pagando la diferencia la parte (Metro o entidad financiera), cuyo importe a pagar sea mayor. La sociedad contabiliza el resultado en cuentas 669, si el saldo neto es negativo para ella, y 769, si el saldo neto es positivo, con contrapartida en cuentas de Tesorería.

Las dos operaciones de cobertura vigentes en 2014 eran las siguientes:

III.3.5.3.1. Operación de permuta financiera (SWAP) 2013

Mediante Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de 27 de diciembre de 2012 se autorizó a Metro a concertar una operación de crédito a largo plazo con el banco antes del 31 de diciembre de 2012, con la condición de formalización de una cobertura del tipo de interés por la totalidad del nominal del préstamo. El 31 de diciembre de 2012 se formalizó una póliza de préstamo, cuya finalidad era financiar el Plan de Inversiones 2012, por un principal de 14.000 mil € y vencimiento el 31 de diciembre de 2018.

Posteriormente, mediante Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de 17 de enero de 2013, se autorizó a Metro a concertar la operación de cobertura del tipo de interés, que se formalizó con fecha de operación y de inicio el día 31 de enero de 2013, fecha de vencimiento el día 31 de diciembre de 2018, tipo de interés fijo con Metro como pagador del 1,43%, tipo de interés variable, con el banco como pagador del Euribor a 6 meses, y liquidaciones semestrales los días 30 de junio y 31 de diciembre.

III.3.5.3.2. Operación de permuta financiera (SWAP) 2014

Mediante Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de 26 de julio de 2010 se autorizó a Metro a concertar una operación de crédito a largo plazo con el banco antes del 31 de diciembre de 2010. El 3 de agosto de 2010 se formalizó un contrato



de financiación, cuya finalidad era financiar el Plan de Inversiones 2010, por un principal de 50.000 mil € y vencimiento el 30 de junio de 2021.

Posteriormente, mediante Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de 11 de febrero de 2014, se autorizó a Metro a concertar una operación de cobertura del tipo de interés, que se formalizó con fecha de operación 23 de octubre de 2014 y fecha de inicio 30 de diciembre de 2014. Se establecieron las siguientes condiciones contractuales: fecha de vencimiento el día 30 de junio de 2021, tipo de interés fijo con Metro como pagador del 1,83%, tipo de interés variable con el banco como pagador del Euribor a 6 meses, y liquidaciones semestrales los días 30 de junio y 30 de diciembre.

Se verificó en conformidad que estas cuatro operaciones, dos de préstamos a largo plazo y dos de cobertura financiera, cumplieron con lo establecido en los artículos 91 y 92 de la Ley 9/1990, en la Ley de Presupuestos Generales del ejercicio correspondiente, y en las Ordenes de 30 de diciembre de 2005 de la Consejería de Hacienda y de 12 de marzo de 2014 del Consejero de Economía y Hacienda.

Durante el ejercicio 2014, se realizaron liquidaciones derivadas de la operación de cobertura 2013, con pagos de intereses por Metro por importe de 146 mil €, con cargo a la cuenta 572522, con dos liquidaciones semestrales: documento nº 10003707 de 8 de julio de 2014, pago Swap 1º semestre 2014, por importe de 73 mil €, y documento nº 10007275 de 31 de diciembre de 2014, pago Swap 2º semestre 2014, por importe de 73 mil €.

Se comprobaron en conformidad estas liquidaciones semestrales, en las que, de acuerdo a las estipulaciones contractuales, el tipo variable fue el Euribor a 6 meses correspondiente a dos días hábiles antes de la fecha de inicio de cada período de cálculo, (24 de diciembre de 2013, 0,392%; 26 de junio de 2014, 0,305%).

No se realizaron liquidaciones en 2014 de la operación de cobertura 2014, ya que se formalizó con fecha de inicio 30 de diciembre de 2014, estando prevista la primera liquidación el 30 de junio de 2015.

El saldo a 31 de diciembre de 2014 de las cuentas 527201 y 527202, intereses a corto plazo operación de cobertura, sumaban 2 mil €, correspondientes a intereses devengados y no vencidos al cierre del ejercicio 2014.

III.3.5.4. Otros pasivos financieros

La deuda a largo plazo por otros pasivos financieros se distribuye entre deuda a largo plazo por préstamos sin intereses concedidos por los Ministerios de Industria, Energía y Turismo, de Fomento y de Ciencia e Innovación, con carácter reintegrable, recibidos durante los ejercicios comprendidos en el período 2008/2014, 4.201 mil €, y fianzas recibidas a largo plazo, 23 mil €, mientras la deuda a corto plazo por otros pasivos financieros recoge la deuda a corto plazo de estos préstamos sin intereses concedidos por los tres Ministerios señalados, por importe de 899 mil €. Además, hay un saldo de otros pasivos financieros a corto plazo por proveedores de inmovilizado, por importe de 38.311 mil €.



La deuda se distribuye entre 14 préstamos, cuyo detalle se muestra en el Anexo I.5 "Otros pasivos financieros: préstamos I+D+i". La valoración de esta deuda es por su valor actual, de acuerdo con su coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo. En la Memoria de las Cuentas anuales 2014 se señala el valor nominal de esta deuda, siendo de 5.036 mil € a largo plazo y de 899 mil € a corto plazo, para un total de 5.935 mil €.

Se analizó una muestra de los siguientes préstamos:

III.3.5.4.1. Préstamos nº 1 y 6 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

Mediante Resolución de 14 de noviembre de 2008 del Secretario de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, se concedió a Metro un préstamo de 3.502 mil € (75% del presupuesto financiable de 4.670 mil €) para el proyecto "Sistema centralizado de gestión remota de operaciones de mantenimiento con prestaciones predictivas", distribuido en dos partes: 2008, 1.827 mil €, y 2009, 1.675 mil €, que se corresponden, respectivamente, con los préstamos nº 1 y 6 detallados en el Anexo I.5.

Este préstamo fue concedido dentro de la convocatoria de ayudas "Acción estratégica de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información, año 2008; Subprograma Avanza I+D", regulada por la Resolución de 4 de marzo de 2008 de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (BOE 07/03/2008), y su modificación por Resolución de 1 de abril de 2008 (BOE 03/04/2008), y por la Orden ITC/464/2008, de 20 de febrero (BOE 26/02/2008) y su modificación, Orden ITC/2382/2008, de 5 de agosto (BOE 11/08/2008).

El préstamo se concedió al cero por ciento de interés, por un plazo de 11 años con 2 de carencia, a amortizar en nueve cuotas iguales y consecutivas, la primera con fecha límite 30 de junio de 2011 y la última con fecha límite 30 de junio de 2019. Se verificó en conformidad la realización de la amortización prevista en 2014, por importe de 389 mil € y con pago el 28 de mayo de 2014.

III.3.5.4.2. Préstamo nº 8 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

Mediante Resolución de 22 de diciembre de 2009 del Secretario de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, se concedió a Metro un préstamo de 1.067 mil € (75% del presupuesto financiable de 1.423 mil €) para el proyecto "Sistema de información y ayuda a la gestión de la operación-ARCO", que se corresponde con el préstamo nº 8 detallado en el Anexo I.5.

Este préstamo fue concedido dentro de la convocatoria de ayudas "Acción estratégica de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información, año 2009; Subprograma Avanza I+D", regulada por la Resolución de 16 de febrero de 2009 de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (BOE 18/02/2009), y por la Orden ITC/464/2008, de 20 de febrero (BOE 26/02/2008) y su modificación, Orden ITC/2382/2008, de 5 de agosto (BOE 11/08/2008).



El préstamo se concedió al cero por ciento de interés, por un plazo de 15 años con 3 de carencia, a amortizar en doce cuotas iguales y consecutivas, la primera con fecha límite 30 de noviembre de 2013 y la última con fecha límite 30 de noviembre de 2024. Se verificó en conformidad la realización de la amortización prevista en 2014, por importe de 89 mil € y con pago el 14 de noviembre de 2014.

III.3.6. ACREEDORES

III.3.6.1. Acreedores comerciales y cuentas a pagar

El saldo de los Acreedores comerciales y cuentas a pagar a 31 de diciembre de 2014 asciende a 379.858 mil € y representa el 34,7% del pasivo. A fin del ejercicio anterior dicho saldo era de 420.117 mil €, por lo que su disminución es de un 9,6 %.

El saldo de proveedores y acreedores varios supone el 92,1% del total del saldo de los acreedores comerciales y cuentas a pagar, destacándose las siguientes partidas:

- 146.723 mil € de la Dirección General de Infraestructuras de la CM, correspondiendo un importe de 143.578 mil € a 2011.
- 57.274 mil € de la provisión de 2014 de facturas pendientes de recibir de trabajos, suministros y servicios exteriores.
- 56.177 mil € de la recaudación del mes de diciembre de 2014 y de 69 mil € de la compra de abonos anuales de empleados de 2014, pendientes de liquidar al CRTM.
- 4.291 mil € de la provisión de 2014 de intereses de demora a pagar a proveedores, cuyo análisis se realiza en el área de Gastos financieros.

La cuenta de anticipos de clientes registra el cobro anticipado de la venta de material móvil y de materiales de repuesto en 2013 a la empresa Subterráneos de Buenos Aires (SBASE) por importe de 27.950 mil € representando el saldo a 31 de diciembre de 2014, 2.300 mil €, el importe del material pendiente de entregar, según el calendario estipulado.

III.3.6.2. Evolución del saldo de Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar

El saldo del total de proveedores y de acreedores varios, sin tener en cuenta la provisión de facturas pendientes de recibir, se redujo en 2014 respecto a 2012 en un 28,4%. La provisión de facturas pendientes de recibir de trabajos, suministros y servicios exteriores disminuyó el 6,3% en 2013 y se incrementó el 7,1% en 2014.

El saldo de remuneraciones pendientes de pago se mantuvo en importes similares en el período de 2012 a 2014.

El saldo de otras deudas con las Administraciones Públicas se redujo el 13,7% en el período 2012 a 2014, debido a la minoración del 11,4% en 2014.



En cuanto al saldo de anticipos de deudores, se redujo en un 85,2% en 2014 respecto 2013.

III.3.6.3. Relación de proveedores y acreedores varios

Se aportó la relación de proveedores y acreedores varios a 31 de diciembre de 2014 por importe de 231.292 mil €, en la que no se incluyen las partidas correspondientes al CRTM ni las provisiones; por ejercicios, el pendiente de pago de 2014 representa el 37,7% y el de 2011 el 62,1% del total; A fecha de realización del trabajo de campo de este informe el pendiente de pago es de 143.809 mil € que supone una reducción del 60,8% correspondiendo el 99,9% corresponde al saldo de 2011 de la Dirección General de Infraestructuras de la CM.

Se selecciona una muestra de la relación de acreedores por importe de 143.850 mil € que se explica a continuación:

- Una partida de 50 mil € del acreedor nº 6010389 de 2003 pagada en el mismo ejercicio, según consta en contabilidad, y que, por un problema contable, no se compensó el documento de pago con el de la factura, estando pendiente de regularización y de la que, dada su antigüedad, no se aportan soportes documentales.
- Una partida por importe de 75 mil € del acreedor nº 6001813 de 2012 por el arrendamiento de un local, que fue pagada en 2013 según acuerdo de rescisión anticipada y liquidación del contrato de 11 de enero de 2013, pendiente de regularización en 2014, y dada de baja en contabilidad en 2015.
- Dos partidas por importe de 65 mil € del acreedor nº 6011751 de 2008 por la facturación de servicios de consultoría y apoyo técnico según acuerdo suscrito el 28 de agosto de 2008 cuyo pago fue bloqueado por no presentar esta empresa aval bancario del 4% del precio contratado y que en 2015 se dan de baja en contabilidad dado el tiempo transcurrido sin que el acreedor reclamase su pago.
- Dos partidas por importe de 82 mil € del acreedor nº 5011120 de 2012 por la facturación de materiales, pendientes de pago a fecha actual; Metro mantiene una relación acreedora y deudora con esta sociedad y se realizan periódicamente acuerdos de compensación, estando en proceso de negociación una nueva compensación.

El importe contabilizado en las cuentas acreedoras de la muestra de contratos de gastos de servicios exteriores asciende a 76.915 mil €, del que un importe de 27.564 mil € está pendiente de pago a 31 de diciembre de 2014 que, a fecha de autoría, está pagado según consta en la base de datos aportada.

- Dos partidas por importe de 146.723 mil € de 2011 pendiente de pago a la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, distribuidas entre una deuda por cánones de arrendamiento de infraestructuras cedidas a Metro correspondientes al tercer y cuarto trimestre de 2011, por importe de 143.578 mil €, y una deuda por



cesión de derechos de infraestructuras del mes de diciembre 2014, por importe de 3.145 mil €.

La deuda de 2011 proviene de dos facturas de la Dirección General de Infraestructuras, nº 01/11 de 1 de octubre de 2011 y nº 05/11 de 10 de noviembre de 2011, cada una por una cuota de 65.861 mil €, más un IVA del 18%, 11.855 mil €, para un total conjunto de 155.432 mil €. Esta deuda deriva de contratos firmados el 26 de diciembre de 2001 y el 3 de diciembre de 2007, por los que MINTRA cedió la utilización de infraestructuras a Metro para la explotación de sus servicios, estableciéndose el pago de unos cánones de arrendamiento.

La Ley de la Comunidad de Madrid 4/2011, de 28 de julio, acordó la extinción de MINTRA, de forma que el conjunto de los bienes, derechos y obligaciones resultantes de esta extinción se integró en la Dirección General de Infraestructuras, que prestaría las funciones de dicha entidad, por lo que emitió las dos facturas señaladas.

La deuda pendiente de pago por Metro a 31 de diciembre de 2014 eran 143.578 mil €, correspondiéndose con los derechos reconocidos pendientes de recaudar por la Comunidad de Madrid a esta fecha (documentos R nº 06-11-00474, de 11 de noviembre de 2011, y nº R 06-11-005578, de 14 de noviembre de 2011). Esta cantidad se corresponde con el principal de la deuda, 121.676 mil €, más un 18% en concepto de IVA, 21.902 mil €, para el total de 143.578 mil €.

Con fecha 2 de julio de 2012, Metro firmó un convenio con la Dirección General de Infraestructuras para la explotación de las infraestructuras ferroviarias provenientes de MINTRA, con un régimen de cesión de uso gratuita, por un período de quince años y con opción de prórroga, de los siguientes arrendamientos:

- La Línea 12, Metrosur, que entró en servicio en 2003 y comunica entre sí los municipios del suroeste de Madrid.
- La prolongación de la Línea 10, también a partir de 2003, desde Casa de Campo hasta Puerta del Sur.
- Las ampliaciones de las Líneas 1 a 5, 7, 8, 9, 10 y 11, y la construcción de tres nuevas estaciones intermedias en las Líneas 6, 8 y 10, realizadas en el período 2004-2007.

Las partes acordaron que los contratos de arrendamiento previos de estas infraestructuras ferroviarios, formalizados entre Metro y MINTRA el 26 de diciembre de 2001 y el de 3 de diciembre de 2007, y sus correspondientes novaciones quedaban extinguidos desde la firma de este convenio, que los sustituye, y que la obligación del pago de las cuotas de arrendamiento quedaba extinguida con efectos desde el 1 de enero de 2012.



III.4. ANÁLISIS DE LAS CUENTAS DE RESULTADOS

III.4.1. VENTAS Y OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

III.4.1.1. Control interno

El Sistema Integrado de Gestión Informática de Metro del que se informa en el Apartado II de control interno, cuenta con un módulo de gestión de ingresos con una descripción detallada del procedimiento aplicado en la emisión y contabilización de facturas así como de su seguimiento, especificando las funciones que realiza cada uno de los agentes que intervienen en dicho proceso: Unidades organizativas, Servicio de Contratación y Servicio de Control de Gestión y Contabilidad (SCGC).

Estas operaciones son desarrolladas por el Servicio de Control de Gestión y Contabilidad y el de Tesorería y Recaudación, del Área Económica de Metro. Los resultados de la comprobación de los procedimientos aplicados se resumen a continuación.

III.4.1.2. Procedimiento de Recaudación

Según se establece en el acuerdo marco entre Metro y el CRTM, de 16 de enero de 2009, cuyas disposiciones continúan vigentes en 2014, por Convenio de 27 de diciembre de 2013, corresponde al CRTM la administración de todos los ingresos por la venta de títulos de transporte vigentes recaudados a través de la red de distribución de Metro, estando obligado este a justificar al CRTM dichos ingresos mediante los mecanismos que se definan.

En el ejercicio 2014, Metro disponía de 1543 puntos de venta repartidos entre 300 estaciones de la Red. La recogida de los fondos recaudados en dichos puntos requería de un procedimiento para la retirada de la recaudación y transporte de los fondos, siendo parte fundamental del mismo la formación de los agentes de las Empresas de Seguridad que lo hacen. Dicho procedimiento está adecuadamente detallado y definido en manuales específicos, en los que los distintos protocolos están establecidos adecuadamente. La recaudación obtenida de los puestos de venta se ingresa diariamente en cuentas bancarias por dicho personal.

Para los ingresos de Metro, se cuenta con una aplicación específica para el control y registro de la recaudación diaria de la Red de Metro, GESREVE (Gestión de Recaudación y Venta), que registra igualmente los pagos realizado con tarjeta. La gestión del pago electrónico se controla a través de la aplicación Netplus, realizándose cuadros diarios y comprobándose los datos bancarios con los registrados en la aplicación.

III.4.1.3. Importe neto de la cifra de negocios

En el siguiente cuadro se detalla la distribución de la cifra de ventas en 2014:



Cuadro III.4.1-1.
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS 2014
(mil €)

DESCRIPCIÓN	DEBE	HABER	SALDO FINAL
Ingresos por transporte de viajeros	393.172	1.060.407	-667.235
Ingresos comisión venta abonos CRTM	0	22.713	-22.713
Ingresos explotación TFM	249	9.737	-9.488
Ingresos explotación MLM	177	8.484	-8.307
Total Neto Cifra de Negocios	393.598	1.101.341	-707.743

Fuente: Servicio de Control de Gestión y Contabilidad

El importe total de la cifra de negocios, 707.743 mil €, representa el 76,5% del total de ingresos de explotación obtenidos en el ejercicio (925.207 mil €).

La cuenta 700000 "Ingresos por transporte de viajeros" recoge el importe de los servicios de transporte público ferroviario de la Comunidad de Madrid, en base a una tarifa media (tarifa de equilibrio), por viajero transportado, de conformidad con el acuerdo marco con el CRTM, tarifa que se define como suficiente para cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización. En 2014, se fija una tarifa de equilibrio al inicio y se modifica a la baja a fin de ejercicio. La aplicación realizada de la tarifa de equilibrio y su incidencia en la cuenta de resultados de Metro se analizará más adelante.

Los ingresos por la venta de títulos de transporte (cuenta 700010), recogen las cantidades recibidas por Metro en concepto de comisión por la venta de dichos títulos.

La cuenta 700035 "Ingresos de explotación TFM" (Transportes Ferroviarios de Madrid) recoge el importe percibido por Metro por la explotación integral de la concesión ferroviaria de la línea 9B entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey y cuyo concesionario es la Sociedad TFM.

Igualmente, la cuenta 700036 "Ingresos de explotación MLM" (Metros Ligeros de Madrid), recoge el importe percibido por Metro por la explotación integral de la concesión ferroviaria de la línea de Metro Ligeros ML1 entre las estaciones de Pinar de Chamartín y Las Tablas y cuyo concesionario es la sociedad Metros Ligeros de Madrid.

El análisis realizado alcanza al 98,8% del total de la cifra de negocio de Metro en el ejercicio 2014 (cuentas 700000, 700010 y 700035), con los resultados que se resumen a continuación:

III.4.1.3.1. Ingresos por transporte de viajeros

Tanto en los acuerdos marco que han venido regulando las relaciones entre el CRTM y Metro como en el Convenio suscrito el 27 de diciembre de 2013, de aplicación al ejercicio fiscalizado, se establecen una serie de objetivos en materia de cantidad, calidad y coste del servicio a producir por Metro y, en compensación al cumplimiento de dichos objetivos, corresponde al CRTM, en el ejercicio de sus competencias



establecidas en la Ley de su creación, Ley 5/1985, de 16 de mayo, modificada por la Ley 6/2002, de 27 de junio, definir un marco estable de financiación que permita el cumplimiento de los mismos.

Por ello el CRTM, deberá garantizar a Metro un régimen especial de compensación económica debido al hecho del establecimiento de un sistema tarifario para los viajeros transportado por este operador que supone una tarifa media por viajero inferior a la correspondiente tarifa de equilibrio económico del mismo. En consecuencia, El CRTM debe pagar a Metro una tarifa de equilibrio económico a aplicar a los viajeros transportados y registrados, así como, en su caso, las subvenciones de capital necesarias para atender a la financiación de las inversiones.

La tarifa de equilibrio es una compensación vinculada directamente al servicio realmente prestado, es decir, aquella que cubriendo la totalidad de los costes reales de explotación, una vez descontados otros ingresos ajenos al tráfico de viajeros, en condiciones normales de productividad y organización y para unos índices de calidad determinados, permite un razonable beneficio empresarial. A efectos del cálculo de la tarifa de equilibrio no se tienen en cuenta los costes e ingresos de explotación relacionados con las explotaciones integrales de las concesiones de la línea Puerta de Arganda a Arganda del Rey, propiedad de TFM, y de la línea de Metro Ligerero Pinar de Chamartín-Sanchinarro-Las Tablas, propiedad de MLM.

El proceso de liquidación regulado establece la facturación, por parte de Metro, a cuenta de un número de viajeros igual a la doceava parte del número total de viajeros estimados en el presupuesto. A partir del mes en que sean conocidos y comprobados los datos exactos de cada mes, se irán estableciendo las regularizaciones correspondientes. Antes del 15 de cada mes, Metro certifica el número de viajeros correspondientes al mes anterior, distribuidos en los tramos de la red de acuerdo a los criterios establecidos en el acuerdo marco, considerándose únicamente los viajeros de las líneas de Metro. Al cierre del ejercicio y conocida la cifra exacta de la demanda, se realiza la regularización definitiva.

A todas las facturas emitidas por Metro le serán de aplicación el impuesto o impuestos en vigor.

Los resultados obtenidos sobre la aplicación en el ejercicio 2014 de la regulación señalada anteriormente se resumen a continuación:

1. El presupuesto anual de Metro no incorpora información sobre la estimación del número de viajeros ni el importe de la tarifa de equilibrio.
2. El acuerdo de aplicación establece para 2014 unas previsiones de demanda de 576.500 mil viajeros, y es en la Memoria del CRTM donde se establecen unas previsiones de ingresos por transporte de viajeros para Metro de 747.202 mil €, lo que supone una tarifa de equilibrio a aplicar para 2014, de 1,2961 €.
3. Se ha comprobado la facturación mensual efectuada por Metro al CRTM, así como las regularizaciones mensuales, una vez conocidos los viajeros reales, y la regularización definitiva al cierre del ejercicio.



4. El importe estimado de ingresos por transporte de viajeros para 2014, fue 747.228 mil €, correspondientes a 576.520 mil viajeros. Los viajeros reales fueron 560.854 mil (inferiores a los estimados), lo que habría supuesto unos ingresos reales de 726.923 mil € (IVA no incluido).

Sin embargo, mediante acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM, de 29 de diciembre de 2014, se aprueba la determinación definitiva de la tarifa de equilibrio de Metro para 2014, prorrogándose la de 2013 y quedando fijada en 1,189677 € netos. Esta decisión ha supuesto para Metro una reducción de sus ingresos reales, obtenidos en función de los viajeros reales y con la tarifa de equilibrio aprobada inicialmente, de 59.688 mil € (IVA no incluido), lo que incide directa y negativamente en su cuenta de resultados en el ejercicio.

5. Respecto a los certificados que Metro debe remitir al CRTM, antes del día 15 de cada mes, se ha comprobado la existencia de los mismos. En ellos se detalla el número de viajes registrados en los accesos de la Red de Metro, indicando número de viajeros sin título de transporte y viajeros transportados por el Servicio Especial de Autobuses por causa de obras o cierres en determinados tramos. Se detallan también otro tipos de datos como cancelaciones de títulos metrobús y del título Tarjeta Azul 30 días S/C realizadas en la Red de Metro.

6. Los ingresos por transporte de viajeros se contabilizan en la cuenta 700000 que presenta un saldo final de 667.235 mil €. Los importes mensuales estimados se contabilizan a principio de cada mes y a final de mes, las regularizaciones efectuadas una vez conocida la cifra real de viajeros. Al cierre del ejercicio se contabiliza la regularización efectuada por el cambio de tarifa de equilibrio, que afecta a todo el ejercicio 2014, registrándose los abonos correspondientes.

El cliente o deudor asociado, CRTM, se contabiliza en la cuenta 430001, registrándose un importe pendiente de cobro, a 31 de diciembre de 2014, en concepto de tarifa de equilibrio, de 5.271 mil €, correspondientes a la diferencia entre 65.104 mil € (IVA incluido), por la tarifa de equilibrio de diciembre 2014 y -59.833 mil € (IVA incluido), de los abonos de enero a noviembre de 2014 por la modificación de la tarifa.

III.4.1.3.2. Ingresos comisión venta de abonos CRTM

Al igual que los ingresos por transporte de viajeros, el acuerdo marco de 16 de enero de 2009, de plena aplicación según el Convenio firmado el 27 de diciembre de 2013, regula la comercialización de títulos del CRTM.

En dicho acuerdo se establece que Metro realizará la venta de los títulos sencillos, multiviaje y multimodales en los puestos de venta de la propia empresa. Para ello se adquieren los rollos sin codificar correspondientes a los títulos mencionados, los cuales serán fabricados en el momento de su expedición por las máquinas automáticas de Metro. Se realiza un control de entregas, consumos y existencias de rollos sin codificar, facturando el coste de los rollos no codificados empleados para la venta y canje de títulos.



Antes del 15 de cada mes, Metro certificará el número de ventas de todos los títulos correspondientes al mes anterior. Antes del 20 de cada mes, se realizará la liquidación de las ventas de los billetes sencillos y de los títulos multiviaje correspondientes al mes anterior y de la venta de cupones realizada desde el día 8 del mes anterior hasta el 7 del mes en curso, ambos inclusive, diferenciando en todos los casos la venta de canje.

Por todos los servicios relacionados, Metro factura al CRTM un importe del 3,85% del valor facial de los títulos vendidos o emitidos.

En relación a los ingresos por recaudación, el acuerdo marco establece que la administración de todos los ingresos procedentes de la venta de títulos de transporte vigentes, que son recaudados a través de la red de distribución de Metro, corresponde al CRTM, por lo que Metro está obligado a justificar al CRTM dichos ingresos, mediante los mecanismos que se definan.

Las comprobaciones realizadas y sus resultados se resumen a continuación:

1. Las facturas emitidas por Metro al CRTM en 2014 por el concepto de comisión por la comercialización de títulos por cuenta de éste último, ascienden a 22.713 mil € (27.483 mil € IVA incluido).
2. Para el cálculo de esta comisión, se han analizado y comprobado los certificados mensuales presentados al CRTM para las liquidaciones a efectuar por éste, comparándolos con los archivos informáticos o bases de datos de los importes y número de billetes adquiridos en los distintos puestos de venta de la Red de Metro y con los datos obtenidos del Área de Tesorería y Recaudación de los importes de las ventas por meses.

Las certificaciones presentadas, firmadas por el Director General Económico-Financiero de Metro, incluyen información sobre los billetes adquiridos en los distintos puestos de venta de la Red de Metro, por cada una de las modalidades de títulos existentes: sencillo, sencillo-combinado, combinado 10 viajes, suplemento aeropuerto, abonos mensuales expedidos y abonos 30 días, con el detalle de las distintas modalidades (normal, joven, 3ª edad, diferenciando entre A, B-1, B1-B2, etc.), billetes turísticos y tarjetas de transporte público.

3. Las ventas totales realizadas por Metro ascienden a 590.994 mil €, 650.038 mil € (IVA incluido) en 2014, con el detalle del cuadro siguiente.



Cuadro III.4.1-2
DIFERENCIAS EN EL CÁLCULO DE LA COMISION
(mil €)

	VENTAS	COMISIÓN S/CCU	COMISIÓN S/FRA	DIFERENCIA
Enero	50.256	1.935	1.915	20
Febrero	47.930	1.845	1.827	18
Marzo	52.001	2.002	2.002	0
Abril	49.746	1.915	1.915	0
Mayo	51.924	1.999	1.999	0
Junio	49.734	1.915	1.915	0
Julio	43.974	1.693	1.693	0
Agosto	34.774	1.339	1.339	0
Septiembre	51.486	1.982	1.982	0
Octubre	55.979	2.155	2.155	0
Noviembre	51.452	1.981	1.981	0
Diciembre	51.688	1.990	1.990	0
TOTAL 2014	590.944	22.751	22.713	38

Nota: Importes antes de IVA

Fuente: Servicio de Tesorería y Recaudación. Elaboración propia

4. Según la cláusula 3.2 del acuerdo marco vigente, la comisión a percibir por Metro es del 3,85% del valor facial de los títulos vendidos o emitidos. Sin embargo, como se muestra en el cuadro anterior, se ha comprobado que la comisión se calcula sobre las ventas antes de IVA, situación ya puesta de manifiesto en el Informe del CRTM de la Cámara de Cuentas, ejercicio 2012. No se aportó la documentación justificativa de este cambio de criterio.

5. Durante los meses de enero y febrero de 2014, se ha calculado incorrectamente el importe total de las ventas (antes de IVA), ya que en vez de dividir las ventas totales entre el porcentaje de IVA, se utiliza la fórmula de multiplicar las ventas totales (IVA incluido) por 0,90. Esta incidencia, representa para dichos meses, un importe facturado en concepto de comisión inferior en 38 mil € al que procede.

El cálculo de las ventas se ha venido realizando de forma incorrecta desde el ejercicio 2012 hasta 2014, lo que ha supuesto un importe facturado de la comisión a percibir por Metro, de 426 mil € (antes de IVA), 516 mil € (IVA incluido) inferior al que procede facturar. La regularización de dicha cantidad se produce con fecha 15 de marzo de 2016, mediante el pago de la misma por parte del CRTM.

6. Los ingresos percibidos en concepto de comisión, se contabilizan en la cuenta 700010, la cual presenta un saldo de 22.713 mil €, registrándose el cliente o deudor asociado, el CRTM, en la cuenta 430001 "Clientes". A 31 de diciembre de 2014, estaba pendiente de cobro la factura correspondiente al mes de noviembre, por importe de 1.981 mil €, 2.397 mil € (IVA incluido). La factura de diciembre está también pendiente de cobro, pero debido a que se emite con fecha 2 de enero de 2015, se ha



dotado una provisión por dicho importe. En el apartado 4 de esta área se recoge el funcionamiento de estas provisiones de ingresos.

7. Los ingresos recaudados a través de la red de distribución de Metro están regulados en el artículo 3.3 del acuerdo marco de referencia, estableciéndose la obligatoriedad de Metro de justificar los mismos al CRTM mediante los mecanismos que éste defina. El CRTM ha diseñado un sistema con el objeto de asegurar el control de la venta y recaudación, que consiste en el ingreso en su tesorería, mediante transferencias mensuales, de la recaudación completa correspondiente al mes anterior.

Se han conciliado los importes recaudados por Metro con los importes certificados mensualmente al CRTM y las transferencias efectuadas a este último, no encontrándose incidencias. El importe total recaudado ascendió en 2014 a 635.451 mil €, correspondiente a la recaudación de los meses de diciembre 2013 a noviembre de 2014. El importe recaudado en diciembre 2014, 56.272 mil €, es transferido al CRTM el 21 de enero de 2015.

Hay que destacar que el importe de las ventas mensuales, sobre las que se aplica la comisión a cobrar por Metro, no coincide con la recaudación mensual obtenida por aplicación del acuerdo marco que establece distintas fechas de liquidación para los diferentes tipos de títulos.

Se ha comprobado también que los datos certificados al CRTM coinciden con los registrados en la aplicación informática GESREVE, referentes a la información diaria de la recaudación obtenida de todos los títulos de transporte por cada uno de los puestos de venta de Metro. En el ejercicio 2014 de los 1543 puntos de venta repartidos entre 300 estaciones, 141 puntos correspondían a ventanillas y el resto a máquinas expendedoras.

III.4.1.3.3. Ingresos de explotación TFM

El 1 de febrero de 1997, los socios fundadores de TFM y una entidad bancaria, suscribieron un contrato por el que habría de regirse la explotación, por parte de Metro, de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros entre los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, en el supuesto de resultar las empresas participantes adjudicatarias de la concesión pública convocada por la Secretaría General Técnica de Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.

Mediante Resolución de 14 de marzo de 1997, la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, adjudicó la concesión a la oferta presentada por un grupo de 5 empresarios.

Tras el otorgamiento de la concesión se constituyó una Agrupación de Interés Económico de acuerdo a la Resolución de la Consejería, de 26 de marzo de 1997, transformándose en Sociedad Anónima el 10 de septiembre de 1997.

El 2 de octubre de 1998, se firmó el contrato entre la empresa TFM y Metro, por el que ésta última asumía la explotación del servicio en los mismos términos y



condiciones asumidos hasta la fecha por TFM en el contrato de concesión y anexos. La explotación del ferrocarril comprendía todas las funciones relativas a la prestación del servicio público de transporte, incluyendo las de mantenimiento, reparación y policía de la línea, de las estaciones y del material móvil empleado y las relativas a la gestión de la venta y cobro de los títulos de transporte cuya expedición se encomendó a Metro.

La vigencia del contrato es hasta el 31 de diciembre de 2029, fecha en la que TFM dejará de ser titular de la concesión.

La empresa TFM está participada por Metro, con el 42,5%; Global Rail SAU, con el 49,4% y Desarrollo de Concesiones Ferroviarias, SA, con el 8,1%.

En el anexo V del contrato se establecen los costes de explotación, por un importe total de 920 millones de ptas. (5.529 mil €), distribuidos en los siguientes conceptos:

- Estaciones: 394 millones ptas. (2.368 mil €).
- Coches/Km.: 344 millones de ptas. (2.067 mil €).
- Km. de Red: 182 millones de ptas. (1.094 mil €).

El 26 de enero de 2000 y, de acuerdo a la Cláusula novena del contrato de explotación que autoriza a realizar modificaciones en el Plan de Explotación, previa autorización de la Administración concedente y el CRTM, se autoriza la Modificación primera del contrato, que supone la aplicación de las siguientes modificaciones:

- Por los cambios de explotación producidos en el Plan de Explotación hasta las 22:00 horas de cada día laborable, TFM abonará a Metro 65 millones de ptas. (391 mil €) anuales adicionales al importe establecido en el contrato de 2 de octubre de 1998.
- Por la ampliación de la prestación de servicios a partir de las 22:00 horas respecto a las previstas en el Plan de Explotación, TFM abonará a Metro 25 millones de ptas. (150 mil €).

El 20 de marzo de 2002, el Consejo de Administración de TFM, SA, aprueba por unanimidad la propuesta de Modificación segunda del contrato, firmada el 31 de julio de 2002, consecuencia de las readecuaciones producidas en relación a la Seguridad, facturación de coches-km. y prestación del material móvil, con el siguiente detalle:

- Seguridad: Debido a la adecuación entre las hora de seguridad previstas en el contrato de explotación (33.945 horas) y las previstas para 2002 (31.278 horas), haciendo un total de 65.223 horas, TFM debe pagar a Metro 407 mil € anuales (13,01 €/hora) adicionales al contrato inicial y primera modificación.
- Facturación coches-km.: Debido al exceso de coches-km. a realizar sobre la cifra inicial recogida en el contrato de explotación (2.828.000), incrementada por la ampliación de horario (184.450) y por el aumento en la producción derivada del cambio en las condiciones de explotación (141.424), TFM abonará a Metro



56.484,67 € anuales adicionales al importe que resulte de aplicación del contrato de 2 de octubre de 2000 y primera modificación.

- Prestación del material móvil: Debido al coste de alquiler de dos unidades móviles 6000 de Metro, necesarias para la prestación del servicio y su coste de amortización, TFM pagará a Metro 332.287,72 € anuales adicionales al importe del contrato y primera modificación.

Para adecuar la oferta a la demanda, dentro de los límites establecidos por el pliego de condiciones particulares, técnicas y económicas por el que se rige la concesión de la que es titular TFM, se solicitó al CRTM, el 29 de junio de 2011, un nuevo servicio de trenes. El 21 de julio de 2011, el CRTM aprobó las tablas de trenes en servicio, que se incluyen como anexo, estableciéndose que era el mismo todo el año, excepto en el mes de agosto, y debía comenzar a aplicarse a partir del 1 de septiembre de 2011.

Los acuerdos adoptados en esta modificación son los siguientes:

- El número de coche-km. a facturar por Metro a TFM se establece en 3.300 mil anuales.
- El alquiler de TFM a Metro, se establece en 41.179 € anuales.

Estas cifras se consideran definitivas con independencia de los coches-km y del número de días de alquiler que realmente se produzcan con la actual tabla de trenes.

Los costes iniciales, calculados para el año 1999 y en ptas. de dicho año, se actualizan anualmente conforme al IPC previsto por la Administración, regularizándose al final de cada ejercicio en función del IPC real.

Las comprobaciones realizadas y sus resultados se resumen a continuación:

1. Metro ha facturado a la empresa TFM en el ejercicio 2014, 11.480 mil € (IVA incluido), que correspondieron a 11.366 mil € en concepto de facturación por contrato, ampliación de horario y nuevas condiciones de explotación, 63 mil € por coches-Km previstos y 51 mil € en concepto de alquiler de material móvil.

El importe total es el resultado de las facturas mensuales emitidas por Metro, por una cuantía de 811 mil € (982 mil € IVA incluido) cada mes, y la regularización anual, por importe de -249 mil € (-302 mil € IVA incluido), por la aplicación del IPC real para el ejercicio 2014 que fue del -1%. El detalle por conceptos se muestra en el siguiente cuadro:



Cuadro III.4.1-3
FACTURACIÓN POR CONCEPTOS, 2014

CONCEPTO	FACTURADO A CUENTA	DATO REAL	REGULARIZACIÓN
Relativo a Estaciones	4.112	4.007	-105
Relativo a km. Red	1.632	1.590	-42
Relativo a Coches-Km.	3.084	3.005	-79
Total Facturación s/Contrato	8.828	8.602	-226
Ampliación Horario	248,00	242,00	-6,00
Cambio Condiciones Explotación	565,00	551,00	-14,00
Alquiler de Material Móvil	43,00	41,00	-2,00
Coches-Km.	3.300.000,00	3.300.000,00	0,00
Coste coche-km.	1,09	1,06	-0,03
Facturación coches-km.	53,00	52,00	-1,00
TOTAL FACTURACIÓN	9.737,00	9.488,00	-249,00

Fuente: Servicio de Control de Gestión y Contabilidad

El importe total facturado según contrato es el recogido en el contrato, de fecha 2 de octubre de 1998, 5.529 mil €, actualizado con los IPC reales de cada año.

Tanto la ampliación de horario, concepto incorporado en el ejercicio 2000 por la Modificación primera (150 mil €) que suponía la prolongación del servicio como el cambio de las condiciones de explotación, que ascendió en el ejercicio 2000 a 391 mil € están actualizados con los IPC reales de cada año.

No se han facturado en 2014 las horas por servicios destinados a seguridad, cuyo exceso fue objeto de regulación en la Modificación segunda del contrato, siendo las aprobadas inicialmente de 33.945. En el ejercicio 2008, se abrió la estación de Rivas Futura, lo cual suponía un aumento de las horas de vigilancia, pasando de la cifra 33.945 a 38.233,75 horas, incremento que comporta una modificación respecto a las horas fijadas en la Modificación segunda del contrato. En dicho ejercicio, las horas de vigilancia efectivamente realizadas fueron de 35.770 (superiores a las establecidas en el contrato, pero inferiores al incremento aprobado por la apertura de la nueva estación), por lo que, al considerar el número de horas el establecido en 38.233,75, no ha habido exceso por el que facturar.

El alquiler del material móvil y la facturación de coches km., cuyos importes se regulan en la Modificación tercera del contrato, ascendieron a 41 mil € anuales y a 52 mil €, respectivamente, resultado de multiplicar los 3.300 mil coches-km por el coste actualizado por los IPC reales, cifras consideradas definitivas en dicha modificación.

2. Los ingresos obtenidos por la explotación del tramo de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, se contabilizan en la cuenta 700035 "Ingresos de explotación TFM", con un saldo en 2014 de 9.488 mil €. La cuenta de Clientes, 434001 "Clientes empresas asociadas", registra la facturación anual correspondiente a este contrato, presentando un importe pendiente de cobro de 2.644 mil € correspondientes a las



facturas de octubre, noviembre, diciembre y regularización, habiéndose comprobado su cobro en el ejercicio 2015.

III.4.1.4. Ingresos accesorios y otros de gestión corriente

En el siguiente cuadro se detallan los movimientos de las cuentas correspondientes a otros ingresos de explotación, ingresos accesorios y otros de gestión.

Cuadro III.4.1-4
INGRESOS ACCESORIOS Y OTROS DE GESTIÓN CORRIENTE
(mil €)

CONCEPTO	DEBE	HABER	SALDO FINAL
Ingresos accesorios de publicidad	4.227	10.618	-6.391
Ingresos accesorios otros locales comerciales y vending	69	1.375	-1.306
Ingresos internos talleres centrales	0	2	-2
Ingresos ajenos varios	2.251	4.016	-1.765
Ingresos cesion fibra optica	667	2.298	-1.631
Ingresos Canal Metro Madrid	166	404	-238
Ingresos cajeros automáticos instal. en	101	512	-411
Ingresos otra telefonía	3	90	-87
Ingresos ajenos expl.aparcamiento Migue	11	115	-104
Ingresos mantenimiento a terceros	56.366	83.953	-27.587
Ingresos ajenos material venta en rollo	0	394	-394
Ingresos trabajos para el exterior	18.294	22.132	-3.838
Ingresos penalizaciones, sanciones y re	6	8	-2
Ingresos costas juzgados	3	26	-23
Ingresos de diferencias taquilla en nóm	2	1	1
TOTAL	82.166	125.944	-43.778

Fuente: Servicio de Control de Gestión y Contabilidad

El importe total de ingresos ascendió en 2014, a 43.778 mil € cifra que representa el 4,7% de total de ingresos de explotación obtenidos en el ejercicio.

Se han analizado los importes correspondientes a las cuentas 752101 "Ingresos accesorios de publicidad" y 759014 "Ingresos mantenimiento a terceros", cuyos saldos a final de ejercicio eran de 6.391 mil € y 27.587 mil €, respectivamente y cuyos resultados se describen a continuación:

III.4.1.4.1. Ingresos accesorios de publicidad

La cuenta 752101 presenta un saldo a 31 de diciembre de 2014, de 6.391 mil €, que proceden de diversas empresas, de las cuales se han analizado los correspondientes a dos de ellas, cuyos ingresos representan el 98% del total contabilizado en dicha cuenta.



Empresa del sector de publicidad

Metro convocó con fecha 5 de septiembre de 2012, mediante la publicación en el Perfil del contratante de su página web, en el Portal de contratación pública de la Comunidad de Madrid y en los Boletines Oficiales correspondientes, por procedimiento abierto, la contratación de los servicios de publicidad estática y digital, publicidad espectacular, contenidos en Canal Metro y stands promocionales.

Las condiciones que regían la contratación se fijaron en el documento de características del contrato, de 5 de septiembre de 2012; pliego de condiciones particulares, de 13 de febrero de 2012; y pliegos de condiciones técnicas, de 18 de julio de 2012, acordándose una división del contrato en cuatro lotes que se corresponden con los servicios detallados anteriormente.

Se establecieron dos modalidades para presentar la oferta: modalidad 1 consistente en oferta individual a uno, varios o a todos los lotes y modalidad 2 en la que la oferta es conjunta a todos los lotes.

El presupuesto base de licitación ascendía a 5.500 mil € estableciéndose un canon mínimo anual para cada lote, por los importes siguientes: 4.000mil € lote 1; 1000mil € lote 2; 250 mil € lote 3 y 250 mil € lote 4.

Se estableció también un canon variable anual, consistente en un porcentaje sobre la facturación neta anual de la empresa que resultara adjudicataria, en función de una serie de tramos mínimos para cada lote.

Se presentaron las siguientes ofertas: dos ofertas a todos los lotes, dos ofertas al lote 2 y una al lote 3.

El Comité Ejecutivo de Metro, reunido en sesión de 27 de diciembre de 2012, resuelve la adjudicación de los 4 lotes a una de las empresas licitadoras, por ser la que oferta un canon fijo anual más alto en su modalidad 2 (conjunta a todos los lotes), alcanzando el importe de 7.160 mil €, sin perjuicio de las cantidades que corresponda recibir en concepto de canon variable.

Los importes del canon fijo ofertados por la empresa para cada lote son los siguientes: 5.000 mil € para el lote1, 1.300 mil € para el lote 2 y 310mil € y 550mil € para los lotes 3 y 4.

El contrato se formalizó el 15 de enero de 2013 por una duración de 8 años, a contar desde el 1 de marzo de 2013. El precio que el contratista se obliga a pagar a Metro consiste en el canon fijo anual garantizado para cada lote, independiente de la facturación que obtenga el contratista, y de un canon variable anual para cada lote que consiste en el resultado de aplicar los distintos porcentajes establecidos para los distintos tramos de facturación anual que excedan a la cantidad fija garantizada. Los tramos de facturación para cada lote se establecen a partir de los siguientes importes: lote 1, 7.691.124,44 €; lote 2, 1.856.877,59 €; lote 3, 885.461,30 €; lote 4, 785.602,06 €.



En los importes de ventas netas no se incluyen ni el IVA, ni impuestos indirectos, ni rappels ya que estos serán asumidos por el contratista, ni los costes netos sin margen asumidos por el adjudicatario y repercutidos a los clientes (consumo eléctrico, producción y fijación de campañas, etc.), cuyo desglose aparecerá en las facturas emitidas al cliente.

Durante el primer año de vigencia del contrato los precios son fijos y no revisables y en los años siguientes, tanto el canon fijo como el variable, se revisarán aplicando el 85% de la variación que experimente el IPC del año inmediatamente anterior.

El 5 de abril de 2013, se firma una adenda entre Metro y la empresa para una adecuada gestión práctica de la facturación del canon variable, detallando el procedimiento de cálculo para su obtención.

El 1 de septiembre de 2013, se firma un contrato entre Metro y la empresa adjudicataria por el que Metro cede a la empresa el uso y disfrute del espacio situado en el vestíbulo principal de la estación de Colombia para destinarlo a almacén de productos, materiales y cartelería publicitaria necesarios para la realización del mantenimiento de soportes publicitarios y la gestión de la cartelería para el desarrollo de la concesión de la explotación en exclusiva de la totalidad de los soportes publicitarios de la Red de Metro. El importe a pagar a Metro asciende a 1.600 € mensuales (IVA no incluido), no revisable anualmente.

Con fecha 16 de enero de 2015, Metro firma con la empresa un acuerdo, que se constituye en adenda al contrato, por el que de forma temporal y con carácter excepcional, se acuerdan una serie de ajustes en los parámetros económicos establecidos en el contrato inicial y que serán de aplicación únicamente durante los ejercicios 2014, 2015 y 2016.

Los ajustes afectan al canon fijo anual a abonar por la empresa, situándolo en el mínimo garantizado que establecían los pliegos que rigieron la licitación del contrato por todos los lotes (5.500 mil €), no revisable con el IPC, y a la forma de facturación y pago del mismo. Este acuerdo tiene su justificación en la situación excepcional del mercado publicitario con respecto al existente en el momento de la licitación que ha supuesto un impacto significativo en la situación financiera del contrato, generándose pérdidas acumuladas.

La modificación aprobada está avalada por estudios previos realizados por el Área Comercial y por informe de la Asesoría Jurídica de Metro.

Según estos estudios, la facturación neta de la empresa presentada en su oferta al procedimiento de contratación suponía para el ejercicio 2013, unas cifras (para los 4 lotes) de 12.981 mil €, lo que implicaba que además de la facturación del canon fijo, un canon variable. Sin embargo, las cifras reales de venta han sido inferiores en un 42% en 2013 y en un 24,64% en 2014, lo que ha significado la no aplicación del canon variable.

Se han realizado análisis, por parte de Metro, para asegurar que dicha modificación no altere las condiciones esenciales de la licitación y adjudicación, es decir, no supere en



más del 10% el precio de adjudicación del contrato, con el fin de respetar los principios de publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad. La modificación del contrato supone una reducción sobre el importe total del mismo (período 2013-2020) del 8,69%, aplicándose a los ejercicios 2014, 2015 y 2016. Sin embargo, si a la fecha de terminación de la modificación del contrato, 31 de diciembre de 2016, y al analizar el equilibrio económico del mismo, se optase por mantener el canon de la modificación, dicha reducción supondría un 11,59%, si se aplicara al 2017, un 14,49%, si se aplicara al 2018, un 17,39%, para el 2019, y un 20,29%, para el 2020.

El informe de los Servicios Jurídicos analiza el régimen jurídico del contrato, estableciendo que su objeto se encuentra excluido del ámbito de aplicación del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por RD 3/2011, de 14 de noviembre y de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, energía, transportes y servicios postales. Se trata de un contrato privado, por lo que el régimen jurídico de su modificación viene determinado por la voluntad de las partes, contenida en el contrato y pliegos, y por la Instrucción nº 28 de las Instrucciones Internas de contratación.

Una vez concluido el plazo de los tres años, se analizan, en el informe de los Servicios Jurídicos, las opciones de aplicar las condiciones económicas originales o seguir con el canon de la modificación junto a la de resolver de mutuo acuerdo el contrato.

Análisis económico del contrato en el ejercicio 2014

Se han analizado las facturas mensuales emitidas en cumplimiento del contrato, por cada uno de los lotes, así como la aplicación de la revisión de precios estipulada. El importe total facturado en 2014, correspondiente al canon fijo anual, ascendió a 7.170 mil € antes de IVA, distribuidos en cuatro lotes: publicidad estática y digital (5.007 mil €) publicidad espectacular (1.302 mil €), publicidad en Canal Metro (310 mil €) y Stands promocionales (551 mil €).

Este importe total, se reduce por aplicación de las revisiones de precios en función de la variación del IPC, emitiéndose las facturas de abono correspondientes. Respecto al período a considerar para el cálculo del IPC, Metro ha considerado, previo informe de los Servicios Jurídicos, que para la revisión del contrato ha de tenerse en cuenta la variación experimentada por el IPC durante los 12 meses anteriores (febrero 2013 a febrero 2014) al cumplimiento de primer año de vigencia del contrato y que tuvo lugar el 1 de marzo de 2014.

Tras la aplicación de la variación del IPC, teniendo en cuenta lo explicado anteriormente, que fue del 0%, se emitieron facturas en concepto de abonos por un importe total de 10 mil € por lo que el importe real facturado en 2014 ascendió a 7.160 mil €.

A 31 de diciembre de 2014, se contabilizan las facturas de abonos en concepto de reducción del canon fijo regulado en la adenda firmada el 16 de enero de 2015, que han supuesto los siguientes importes por cada lote, reduciéndose el canon fijo anual hasta alcanzar el establecido en la licitación del contrato.



Respecto al canon variable anual, nunca se ha facturado el mismo, ya que las ventas netas obtenidas por la empresa han sido notablemente inferiores a las inicialmente previstas.

Se ha verificado la información sobre la facturación neta de cada uno de los lotes, que la empresa ha remitido a Metro en los ejercicios 2013 y 2014, comprobándose que en el ejercicio 2013 ascendía a 3.635 mil € y en el 2014 a 5.661 mil €.

Respecto al control económico de la actividad, se establecía en los pliegos de prescripciones técnicas de cada lote, que el adjudicatario debía facilitar a Metro toda la información necesaria para el correcto control de la actividad publicitaria. Esto supone que, además de enviar a Metro en soporte electrónico, mensualmente, toda la información sobre campañas publicitarias, ventas realizadas, inversiones, producciones..., Metro debía disponer de un sistema informático de libre y total acceso, desde sus propias oficinas, con todos los datos actualizados por cada soporte físico. Sin embargo, se ha podido comprobar que, hasta la fecha, Metro no ha podido contar con dicho sistema informático, el cual ha sido objeto de numerosas peticiones, como demuestran los emails enviados desde Metro solicitando dicho acceso o conexión.

Las operaciones realizadas con la empresa se contabilizan en la cuenta 440001 "Deudores diversos", que registra un saldo a final de ejercicio pendiente de cobro de 861 mil €, correspondientes a las facturas de octubre, noviembre y diciembre 2014 del canon fijo de cada lote (2.166 mil €), consumo eléctrico de elementos comerciales (704 mil €) y las facturas de abonos por reducción del canon de cada lote, en cumplimiento de la adenda de 16 de enero de 2015, (-2.009 mil €), importes que se hacen efectivos en 2015.

Respecto a los ingresos obtenidos de la ejecución del contrato analizado, se han contabilizado en las cuentas siguientes: 752101 "Ingresos accesorios de publicidad", los importes correspondientes a los lotes 1, 2 y 4, horas de vigilancia y consumo eléctrico; 759006 "Ingresos Canal Metro Madrid", los ingresos correspondientes al lote 3 y en la 752101 "Ingresos locales comerciales y vending", los ingresos procedentes del alquiler del almacén situado en la estación de Colombia.

Empresa del sector operadores de telefonía

El 21 de febrero de 2013, se firma un contrato entre una empresa operadora de telefonía y Metro, con el objeto por parte de la primera de adquirir los derechos comerciales siguientes, relacionados con diferentes elementos y espacios de la red de ferrocarril metropolitano de Madrid: de la Línea 2, de la Estación de Sol y de actividades comerciales en las instalaciones de la Línea 2.

El alcance y ámbito temporal de estos derechos estaba condicionado a las previsiones sobre la efectiva cobertura de red de telefonía móvil en las instalaciones de la Línea 2 de Metro y a la autorización otorgada por la empresa encargada de la implantación, gestión y explotación de la telefonía móvil en la red e instalaciones subterráneas del Metro. Por ello, se establecieron en el contrato 4 supuestos distintos en función de la



fecha en que realmente fuera efectiva dicha cobertura, un calendario de pagos y distintas fecha de vigencia por cada uno de ellos.

El 21 de mayo de 2013, se firma una adenda al contrato al comunicar la empresa contratada que las previsiones de cobertura de red de telefonía móvil se sitúan en torno al 15 de agosto de 2013, por lo que el alcance y ámbito temporal de los derechos adquiridos por la empresa serían los identificados en la cláusula segunda del contrato como Supuesto 2, activándose los derechos en unas fechas determinadas, pero que las partes acuerdan retrasar un mes, produciéndose dicha activación en las siguientes:

- Se activarán desde las 0:00 horas del 1 de mayo de 2013 y hasta las 23:59 horas del 30 de septiembre de 2016, los derechos correspondiente a las actividades comerciales en las instalaciones de la Línea 2 y naming Estación Sol; y desde las 0:00 horas del 1 de septiembre de 2013 y hasta las 23:59 horas del 31 de agosto de 2016, el derecho correspondiente al naming Línea 2.
- Si en el mes de mayo de 2013 no hubiese sido posible comenzar a ejercer el derecho correspondiente al naming Estación Sol, la activación de dicho derecho se retrasará un mes más.

A petición de la empresa, las partes acordaron que los pagos de las cantidades que debía realizar a Metro se efectuaran por la Sociedad OMG, a cuyo nombre serán emitidas las facturas.

El importe del contrato asciende a 2.999.999,88 € más IVA, conforme al cuadro de pagos establecido en el anexo II de la adenda.

Se firma una segunda adenda al contrato, el día 30 de septiembre de 2015, mediante la que la empresa informa que desde el 1 de diciembre de 2014, todos los pagos que debe realizar a Metro en virtud del contrato se efectuarán por la sociedad que tramita todas sus compras de medios publicitarios y realiza todos sus pagos, por lo que Metro se obliga a emitir las facturas a nombre de este tercero.

Se ha comprobado que en el ejercicio 2014, se han contabilizado ingresos por importe de 1.000.459,96 €, correspondientes a la ejecución del contrato y en cumplimiento del calendario de pagos establecido, que supone un importe mensual de 83.333,33 € (sin IVA) y un resto de 460 € (sin IVA) en concepto de "Seguridad en Locales Sol".

Las facturas emitidas por Metro, ascienden a 1.210.556,55 € (IVA incluido), excepto la factura correspondiente al mes de diciembre, la cual es anulada, emitiéndose una nueva con fecha 1 de mayo de 2015.

La cuenta de clientes asociada es la 440001 "Deudores diversos", que presenta un saldo pendiente de cobro, en relación al contrato descrito, a 31 de diciembre de 2014 de 504.166,65 €, correspondiente a las facturas de agosto a diciembre de 2014, las cuales se hacen efectivas en el ejercicio 2015.



Ingresos mantenimiento a terceros

La cuenta 759014 registra los ingresos originados por la prestación de servicios a otras empresas. Su saldo, en 2014, asciende a 27.587 mil €, de los cuales se han analizado los correspondientes a la prestación de servicios de mantenimiento del material móvil ferroviario (MMF) a una empresa del sector, cuyo importe asciende a 10.589 mil € en dicho ejercicio.

El 19 de diciembre de 2007, se formalizó un contrato entre la empresa y Metro cuyo objeto consistía en la prestación, por parte de Metro, de los servicios de mantenimiento del MMF, que incluían su mantenimiento integral, realización de reparaciones derivadas de accidentes y vandalismo y el desarrollo de campañas y reformas.

La empresa resultó adjudicataria en el procedimiento de contratación para la enajenación del MMF propiedad de MINTRA y su suministro en régimen de arrendamiento operativo a Metro y, como consecuencia de dicha adjudicación, firmó un contrato de compraventa y arrendamiento operativo del MMF integrado por las unidades (con sus equipos de protección y conducción automática, ATP/ATO), los coches y los repuestos, con MINTRA y Metro.

Según lo establecido en el contrato de compraventa y arrendamiento operativo y en el pliego rector, la empresa se obligaba a realizar el mantenimiento integral del MMF y a la prestación de los servicios relacionados con su mantenimiento. Sin embargo, como se establecía en dicho contrato, la empresa debía celebrar, en un plazo no superior a dos meses desde su formalización, el oportuno contrato de mantenimiento con empresas que reunieran la debida capacidad y experiencia en operaciones de mantenimiento del MMF. Debido a que los conocimientos, experiencia y especialización de Metro en esta materia, se decidió contratar con aquél la prestación de los servicios de mantenimiento.

El contrato entró en vigor el día de su firma, extendiéndose su vigencia hasta la extinción, por el transcurso del tiempo o por cualquier otra causa, del contrato de compraventa y arrendamiento operativo respecto a todos los coches y unidades integrantes del MMF que constituyeran objeto del mismo.

En el contrato se determinan los siguientes importes (antes del IVA), así como la forma de pago:

1. Precios correspondientes al mantenimiento integral contratado:
 - MMF del tipo 8000: 34.480 € coche/año
 - MMF del tipo 7000: 35.258,26 € coche/año
 - MMF del tipo 6000-R: 26.599,18 € coche/año

Estos precios incluyen la realización de actividades de mantenimiento integral y el precio de todos los materiales fungibles necesarios. Los repuestos de inmovilizados



adquiridos por la empresa arrendadora, según el contrato de compraventa y arrendamiento operativo, serán puestos a disposición de Metro para la prestación de los servicios contratados.

2. Los precios de los restantes servicios de mantenimiento solicitados (reparaciones de las unidades y coches integrantes del MMF por vandalismo o accidentes, desarrollo de campañas, reformas y reparación de accidentes), serán los que se acuerden según los siguientes precios hora/hombre:

- Trabajos de dirección facultativa: 48,29 hora/hombre
- Trabajos de ejecución: 42,55 € hora/hombre

El 1 de enero de cada uno de los años de vigencia del contrato se revisan los precios y ratios hora/hombre, multiplicándose los precios vigentes el año anterior por el 85% de la variación durante ese año del IPC general.

Los precios del servicio de mantenimiento integral se calculan sobre la base de un recorrido anual de 120 mil km/coche. Si la media de kilómetros efectivamente recorridos por la totalidad de las MMF entregadas es hasta un 20% superior o hasta un 10% inferior a dicho recorrido anual medio, los precios se mantienen inalterados. Si se superan estos límites las partes acordarán los ajustes que estimen oportunos.

El importe total facturado por Metro a la empresa en el ejercicio 2014 ascendió a 12.813 mil € (IVA incluido), lo que ha supuesto unos ingresos de 10.589 mil €. Se incluyen en dichas cantidades las facturas emitidas de octubre a diciembre de 2013, que estaban provisionadas en ese ejercicio, y las facturas de enero a septiembre de 2014, dotándose provisiones en 2014 por las correspondientes a octubre, noviembre y diciembre.

Se ha analizado la evolución de precios desde la fecha de la firma del contrato, hasta el ejercicio 2014, de cada una de las series de MMF, mediante la actualización de los mismos con los IPC reales de cada ejercicio, no encontrándose diferencias significativas.

La Cláusula sexta del contrato, apartado 3, establece el procedimiento de determinación del precio mensual de los servicios de mantenimiento, debiendo aportar el contratista una propuesta de relación valorada provisional, dentro de los 10 primeros días de cada mes, correspondiente al mes anterior, incorporando de forma desglosada los datos de la certificación acreditativa de las actuaciones referidas al mes o fracción de mes inmediatamente anterior (cumplimiento del Plan preventivo, resolución de averías, actuaciones relacionadas con vandalismo y accidentes, y campañas ejecutadas, disponibilidad diaria y mensual alcanzada) y remitiéndola a la empresa para su conformidad. Se determina, igualmente, los componentes del importe líquido a certificar.

Se han comprobado las facturas mensuales emitidas en cumplimiento del contrato, verificándose que la aplicación de los precios mensuales por cada uno de los tipos de MMF es correcta. Asimismo, se han verificado las certificaciones mensuales remitidas



por Metro a la empresa, seleccionando para ello un trimestre del ejercicio 2014 (abril-junio), comprobándose que se cumplen los requisitos exigidos en el contrato.

La cuenta de clientes que recoge la contabilización de las facturas emitidas por Metro es la 44001 "Deudores diversos". A 31 de diciembre están pendientes de cobro las facturas correspondientes al mes de septiembre de 2014 por los servicios de mantenimiento integral, de cada una de las series de MMF, cuyo importe ascendió a 1.067 mil €.

La cuenta 440002 "Clientes y deudores pendientes de facturar", cuyo saldo es 0 a final de ejercicio, recoge la contabilización de las provisiones mensuales dotadas y aplicadas por los ingresos devengados pendientes de facturar.

La cuenta 555007 "Otros deudores", recoge la dotación de provisiones de cierre o provisión anual dotada en diciembre para aquellos ingresos devengados para los que no se hayan contabilizado las facturas correspondientes y cuyo importe, respecto al contrato analizado, asciende a 2.817 mil €.

III.4.1.5. Procedimiento de dotación de provisiones de ingresos

Metro ha establecido un procedimiento de dotación de provisiones de ingresos mensuales y anuales, cuya justificación se basa en la aplicación del principio del devengo

III.4.1.5.1. Provisiones mensuales

Los importes de las provisiones se obtienen mediante información solicitada por el SCGC a las diferentes áreas de la compañía. Una vez obtenido el importe del devengo acumulado del período considerado para cada cliente, se resta el importe contabilizado en el mismo período, obteniendo así la correspondiente provisión. Cuando termina este proceso, se obtiene por agregación la cantidad a provisionar por centro y clase de coste para cada cliente. Este importe calculado se contabiliza el último día del mes. Simultáneamente, el día 1 del mes siguiente, se anula dicha provisión.

III.4.1.5.2. Provisiones anuales

Se provisionan todos aquellos ingresos que no se hayan facturado en el ejercicio. A principios del mes de diciembre, y previa solicitud de información por el SCGC a todas las áreas de la empresa, se contabiliza con el detalle por centro y clase de coste, las provisiones calculadas. El asiento no pasa por el cliente sino que el ingreso se contabiliza contra la cuenta 555007 "Otros deudores". En el ejercicio siguiente, se realiza un seguimiento de las provisiones, de modo que se van aplicando los importes facturados y reconociéndose los excesos de provisión correspondientes.



III.4.2. GASTOS DE PERSONAL

III.4.2.1. Control interno

Las relaciones laborales se rigen además de por el Estatuto de los Trabajadores, por el Convenio Colectivo 2013-2015 de Metro, suscrito por la comisión negociadora el 15 de enero de 2014 e inscrito en el Registro Especial de Convenios Colectivos, mediante Resolución de 26 de febrero de 2014 de la Dirección General de Trabajo de la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura.

Metro dispone de un módulo del SAP para la gestión de personal y para la confección de la nómina del que se extraen los datos correspondientes al cumplimiento de horarios y servicios a efectos del cálculo de algunos complementos.

En una única nómina mensual se incluyen todos los trabajadores de la empresa, siendo complejo el cálculo de las retribuciones y ello en función de la variedad y número de conceptos retributivos por las características especiales de los distintos puestos de trabajo.

El procedimiento de confección de la nómina de cada mes consiste en acreditar en esta las retribuciones fijas y las complementarias que se devengaron en el mes anterior, lo que comporta una multitud de variaciones todos los meses con la dificultad que ello entraña habida cuenta del alto número de empleados en plantilla, 6.784 a finales de 2014. Lo anterior deriva del diseño del programa informático que no hace posible la simplificación del proceso de control de las variaciones dado que no prevé que exista un enlace entre una nómina y la del mes siguiente. Todo ello hace que el control interno sea no sólo necesario, sino imprescindible.

Dicho proceso y su control se realiza por la Dirección General de Recursos Humanos, Servicio de Organización y Compensación, por parte de dos responsables a cuyo cargo hay 7 efectivos. No se observa en su funcionamiento una adecuada segregación de funciones dado que las tareas de cálculo de la nómina y revisión de la misma, está desempeñado por la misma persona.

III.4.2.2. Evolución de los Gastos de Personal

Consideramos como gastos de personal los importes registrados contablemente en el grupo 64, que se reflejan en el Cuadro que sigue, detalladas a nivel de cuenta:



Cuadro III.4.2-1
EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE PERSONAL, EJERCICIOS 2012-2014
(mil €)

CONCEPTO	2012	2013	2014	EVOLUCIÓN	
Sueldos y Salarios	273.685	278.470	272.217	-1.468	-0,5%
Indemnizaciones	513	56.995	705	192	37,4%
Seguridad Social	79.929	98.767	80.016	87	0,1%
Antig. Ayudas	17	1	0	-17	-100,0%
Gastos sociales	5.159	4.586	4.768	-391	-7,6%
Total	359.303	438.819	357.706	-1.597	-0,4%

Fuente Balances de Sumas y Saldos

Los datos del cuadro anterior muestran que el nivel de gasto de 2014 fue similar al de 2012, año anterior al que se registró contablemente el ERE, de lo que se deduciría que el ERE no supuso una minoración del gasto. Sin embargo, procede realizar las correcciones valorativas derivadas de las siguientes circunstancias:

- En 2012 no se devengó ni pagó la extra de diciembre, que sí se hizo en los dos años siguientes. El importe que se debería haber pagado era de 17.287 mil €.
- En 2014, se provisionó por un lado el importe estimado en concepto de reducción de la masa salarial, por aplicación del artículo 5 de la Ley 4/2012 y el primer pago de la recuperación de la extra de diciembre de 2012, por un importe global de 8.364 mil €. Por tanto los gastos de personal quedarían así:

Cuadro III.4.2-2
GASTOS DE PERSONAL DETRAÍDAS LAS CORRECCIONES, EJERCICIOS 2012-2014
(mil €)

DESCRIPCIÓN	2012	2013	2014	EVOLUCIÓN	
Gastos de personal contabilizados	359.303	438.819	357.706	-1.597	-0,4%
Corrección paga extra 2012	17.287			-17.287	
Corrección provisiones			-8.364	-8.364	
Total	376.590	438.819	349.342	-27.248	-7,2%

Fuente: Balance de Sumas y saldos y libros Mayores

Según se deduce del cuadro anterior, en 2014 los gastos de personal se habían reducido un 7,2% con respecto al 2012, ejercicio anterior a la contabilización del ERE.

III.4.2.3. Expediente de Regulación de Empleo

III.4.2.3.1. Análisis de la documentación administrativa

Tras las negociaciones entre la empresa y la Comisión representativa de los trabajadores, se alcanzó un pacto por el cual el único criterio para la designación de los trabajadores afectados por el despido colectivo sería la voluntariedad manifestada



por los empleados de Metro mediante su solicitud de adhesión libre, dejando sin efecto la posibilidad de implementar las medidas extintivas forzosas.

Como antecedentes del asunto que nos ocupa, se aportó un informe técnico fechado el 27 de noviembre de 2013 realizado por una empresa de servicios profesionales especializada en gestión económica y empresarial, por encargo de Metro. Dicho informe contenía el análisis de las causas que motivarían el planteamiento del ERE, concluyendo que existían tanto causas económicas como organizativas y productivas.

En relación con las causas económicas, se argumentan las pérdidas obtenidas en los ejercicios 2010 a 2012, y el incremento en 2013 (el Informe es emitido en noviembre de 2013).

En este informe se invocó también la concurrencia de causas organizativas y productivas si bien las primeras no fundamentaron finalmente el acuerdo firmado por las partes negociadoras. Se argumentó que la entonces estructura operativa prevista en el Plan de expansión 2007-2011 no se ajustaba a la demanda real, existiendo un sobredimensionamiento en la plantilla, que afectaba al personal del Área de Operaciones (DG de Explotación Ferroviaria, 6.827 trabajadores a 30 de septiembre de 2013) y áreas de Estructura (personal que no forma parte de la citada DG, 724 trabajadores). El desglose por áreas era el siguiente:

Cuadro III.4.2-3
DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL EN SEPTIEMBRE DE 2013

	Empleados
- Dependientes del Consejero Delegado	61
- Secretaría General	124
- Planificación estratégica y desarrollo comercial	79
- Económica-financiera	148
- Recursos humanos y Organización	141
- Seguridad	171
Total Estructura	724
- Oficina DG Explotación ferroviaria	5
- Obra civil y estaciones	314
- Operación	4.653
- Ingeniería y mantenimiento	1.855
Total Explotación ferroviaria	6.827
Total Personal	7.551

Fuente: Informe Forest Partners

El estudio sobre adecuación de la plantilla en el tiempo en que se realizó hizo una comparativa de la caída de la demanda en el período 2011-2013 con el presupuesto y demanda previstos en 2014, de lo que resultaba un ajuste de 635 efectivos de operaciones, es decir el 9,3% de la plantilla. Y los efectivos de estructura se deberían ajustar en 67 trabajadores, por aplicación del criterio de proporcionalidad. En total, 702 trabajadores de los que el 90,46% debía ser personal de operaciones. En la práctica, el personal de operaciones acogido al ERE fue del 90,97%.



En el informe de referencia se expone que en el período estival de 2012 se redujeron los trenes un 4,6%, respecto a 2011 y en 2013 un 12,8% y en invierno la reducción fue del 6,2% en 2012 y el 9,2% en 2013. Asimismo, se recoge que se adoptaron medidas de cierre temporal de vestíbulos secundarios, afectando también a las instalaciones.

Según la Memoria explicativa elaborada por Metro, a 31 de octubre de 2013 había 7.537 trabajadores, de los que 588 eran temporales. La contratación temporal correspondía a contratos de sustitución de trabajadores con jubilación parcial. La edad media de la plantilla era de 46,34 años y 1.984 trabajadores tenían más de 55 años.

El estudio sobre el ahorro que podía producir el ERE se contrató con otra empresa. Según el mismo, el personal acogido al ERE habría supuesto un coste salarial estimado en 184 M€ para el período 2014-2020. Dado que el coste del ERE ascendía a 75 M€ el ahorro estimado ascendería a 109 M€. Para el 2014 se estimaba un ahorro de 20M€, y 24 M€ para 2015.

El 16 de diciembre se abrió el plazo para adherirse al ERE, al que se habrían acogido voluntariamente 589 trabajadores.

Tras el desarrollo de las negociaciones llevadas a cabo entre la empresa y la Comisión representativa de los trabajadores durante el período de consultas del despido colectivo, se consideró la eliminación de la causa organizativa y la necesidad de basar el despido colectivo únicamente en las causas económicas y productivas.

El 27 de diciembre de 2013 se remite escrito a la DG de Trabajo, de la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura de la CM, comunicando que el 26 de diciembre de 2013 había finalizado el período de consultas con los representantes de los trabajadores, habiéndose suscrito un acuerdo. Para el colectivo comprendido entre los 55 años de edad y los 61, se suscribió el Convenio Especial con la SS, en los términos previstos en el artículo 51.9 del ET. El 30 de diciembre se comunica a la "Comisión representativa de los trabajadores del despido colectivo instado por Metro", la decisión empresarial del Despido Colectivo y se acompaña el documento de Plan de Recolocación externa. Para esto último se había contratado a un Gabinete de Recolocación Industrial.

En la documentación analizada no se integra Resolución expresa por parte de la Autoridad Laboral.

III.4.2.3.2. Retribuciones incluidas en la Base Salarial Bruta

Respecto a las retribuciones que se han incluido en la base del salario bruto, según la Cláusula 3ª del acuerdo alcanzado entre las partes (documento 1 que se adjunta en el expediente presentado ante la Autoridad Laboral) se incluyeron todos los conceptos salariales cobrados en 2013, excepto las horas extraordinarias no estructurales y de fuerza mayor.

Metro confeccionó una tabla de indemnizaciones para trabajadores cuyas edades estaban comprendidas entre los 58 años y los 63 años. El mínimo era de 20 días por año trabajado, con un máximo de 12 mensualidades, para los trabajadores que a 31



de diciembre de 2013 eran mayores de 61,5 años, independientemente de la antigüedad en la empresa.

El máximo era de 40 días por año trabajado, con un máximo de 38 mensualidades para una antigüedad mayor o igual a 25 años y 37 mensualidades para menos de 25 años de antigüedad en la empresa, para los trabajadores que tenían 58 años, a 31 de diciembre de 2013. De tal manera que el ERE beneficiaba más a los comprendidos en este último rango.

En relación con las retribuciones incluidas en el cálculo, la empresa diferenció tres tipos:

- - Emolumentos básicos, son los recogidos como tales en distintos apartados del convenio vigente en 2014 y del convenio anterior. Además de estos se incluyó el Plus de reorganización consolidado, desarrollado mediante acuerdo de 2011.
- - Complementos salario teórico, son complementos que se devengan por días trabajados y según el CC no son consolidables, a excepción del complemento especial de apertura respecto al que no consta su carácter de no consolidable aunque figura como percepción extrasalarial, calificándolo como contraprestación por tener que utilizar medios de transporte no públicos. Los complementos incluidos fueron: Corretornos, Horario especial de apertura, Plus de reorganización, Prima de eficacia y Turno partido.

Estos complementos, que se devengan por días, se incluyeron en el cálculo de las retribuciones brutas, en función de los días laborables de 2013, según el CC.

- Los complementos por salario abonado enero 2013 a diciembre 2013, los siguientes: Ajuste cuota trabajador SS, Compensación Prestación, Complemento variable, Complemento de disponibilidad, Desempeño cargo superior, Guardias técnicas, HE Estructurales, Metro ligero y Prima de nocturnidad.
- Además, se incluyó el llamado incremento a cuenta, que corresponde a un importe que se percibe a cuenta de futuras revisiones salariales. Al respecto se observa que en 2014 se cobraba el mismo importe que en 2013.

En relación a todo lo reseñado anteriormente procede observar que si bien, en principio, son susceptibles de incluir en el cálculo de la Base Salarial Bruta todos los complementos percibidos en 2013 hay una serie de ellos que, por su naturaleza, se perciben durante un periodo limitado de tiempo durante la vida laboral de los trabajadores. Por ello, en opinión de esta Cámara, el criterio para incluir todos estos complementos en el cálculo de la Base Salarial Bruta debería haber sido más restrictivo.

III.4.2.3.3. Trabajadores acogidos al ERE

Según el expediente presentado ante la Autoridad Laboral, los trabajadores acogidos eran 589, aunque finalmente fueron 587, debido en un caso a renuncia del interesado y en otro al pase a la situación de incapacidad permanente total.



De los 587 trabajadores, se acogieron 534 de explotación y 53 de estructura. Es decir, el 90,97% fue personal de operaciones o explotación. El colectivo más numeroso fue el de conductores, con un 27,60% (162 personas), 99 jefes de sector, y 98 oficiales que representaban el 16,87% y el 16,70%, respectivamente.

Desde el punto de vista de la edad, se acogieron 3 trabajadores con más de 65 años (el 0,51%), entre 60 y 64 años, 199 trabajadores (33,90%), el grupo más numeroso estaba en la horquilla entre 55 y 59 años, con 382 trabajadores, es decir, el 65,08% de los afectados y por último, hubo 3 trabajadores cuya edad osciló entre los 26 años y los 37.

III.4.2.3.4. Coste del ERE

El coste correspondiente a indemnizaciones fue de 59.074 mil €. A este coste habría que añadir el Convenio especial obligatorio con la Seguridad Social para el colectivo de mayores de 55 años, que ascendió a 1.113 mil €, pagados íntegramente en 2014 y el Convenio voluntario con un coste estimado de 14.290 mil €, para los mayores de 61 años cuyo pago se inicia en 2016.

En diciembre de 2013 se provisionaron 71.379 mil €, para cubrir estos gastos. En cuanto al pago de las indemnizaciones, Metro había realizado un plan de pagos, por motivos de liquidez, según el cual, se pagaron en 2014 1.324.mil € de 28 trabajadores que cobraron completamente su indemnización. Del resto, se hizo un calendario de pagos hasta 2019, que se refleja en el siguiente cuadro:

Cuadro III.4.2-4
RESUMEN ANUAL DE CALENDARIO DE PAGOS

AÑO	TRABAJADORES	IMPORTE	
COMPLETA	28	1.324	2,2%
2014	559	9.407	15,9%
2015	546	9.504	16,1%
2016	536	14.659	24,8%
2017	528	12.840	21,7%
2018	213	8.330	14,1%
2019	196	3.010	5,1%
Total		59.074	100,0%

Fuente: Calendario de pagos aportado por Metro

Por último, hay que añadir que en la comprobación de las retribuciones acreditadas en nómina, se seleccionó una muestra de trabajadores, durante el mes de febrero, mes seleccionado en razón a que muchos trabajadores causaron baja con motivo del ERE. De los 50 seleccionados, 16 trabajadores estaban en esta circunstancia. De los mismos no sólo se verificaron las retribuciones mensuales y el finiquito, sino también el cálculo de su indemnización. Los resultados del trabajo realizado se exponen en el apartado 3.6., adelantando que no se detectaron diferencias significativas.



III.4.2.4. Evolución de los efectivos

Durante 2014 trabajaron 7.518 efectivos, distribuidos en 49 categorías profesionales, siendo la más numerosa la de conductores con 1.873. En el cuadro que sigue se refleja la evolución de la plantilla en el período 2013 a 2015.

Cuadro III.4.2-5
EVOLUCIÓN PLANTILLA 2013-2015

EFFECTIVOS A 31 DE DICIEMBRE				
	2013	2014	2015	2013-2015
Nº efectivos	7.517	6.784	6.601	
Disminución		733	183	916
%		9,75%	2,70%	12,19%

Fuente: Plantillas a 31 de diciembre

A 31 de diciembre de 2014, había 733 efectivos menos que en 2013, de los que 586 se habían acogido al ERE y a 31 de diciembre de 2015, 916 trabajadores menos que en 2013, es decir, una disminución del 12,19%.

La desvinculación de los trabajadores acogidos al ERE se hizo efectiva en el primer cuatrimestre de 2014. Se verificó que los mismos estuvieran en la plantilla a 31 de diciembre de 2013, encontrando un caso (DEN 2033) que no estaba en dicha plantilla debido a que en ese momento estaba en situación de contrato suspendido, por IT prolongada, aunque se acogió al ERE y después de su reingreso se le reconoció la IPT desde el 14 de noviembre de 2013.

Además de los 586 casos citados, hubo 156 bajas por jubilaciones o despidos y 9 altas que correspondieron a incorporaciones, 4 procedentes de permisos de maternidad o paternidad y 5 de situaciones de IT. En definitiva, en 2014 no se produjo ninguna contratación nueva.

III.4.2.5. Cuadre entre las nóminas y la contabilidad

En la nómina de cada mes se acreditan las retribuciones fijas, tales como salario base o antigüedad, y las complementarias del mes anterior que se calculan en función de horarios u objetivos. Hay una serie de gastos, que no se recogen en nómina, tales como farmacia, servicios hospitalarios, cursos de formación, entre otros.

Se han cruzado los importes de nómina de los resúmenes mensuales de 2014 con las cifras contabilizadas, no habiéndose detectado diferencias. A fin de ejercicio se periodifican las retribuciones devengadas en diciembre y las pagas extraordinarias devengadas a pagar el próximo año. También se registraron provisiones por importe de 9.170 mil €, que son analizadas en el apartado III.3.3. de este Informe.



III.4.2.6. Verificación de las retribuciones del personal sujeto a Convenio Colectivo

Las retribuciones del personal de Metro están recogidas en las Cláusulas 5ª y 6ª del Convenio y en los anexos correspondientes.

La estructura salarial es complicada dado que existen muchos conceptos retributivos, diferentes que pretenden retribuir las distintas peculiaridades de cada puesto de trabajo. Además, hay otras retribuciones que no están expresamente contempladas en el Convenio pero que proceden de negociaciones anteriores al mismo.

El esquema de retribuciones es el siguiente:

1. Retribuciones salariales: Salario base, Complemento personal, Complemento de antigüedad, Prima de nocturnidad, Horas extraordinarias, Complemento variable, Complemento de puesto 12 pagas, Complemento de garantía, Complemento de garantía consolidado, Complemento de Secretario de Directivos y Conductor, Plus de correturnos, Complemento de jornada partida, Pagas extraordinarias, Paga plus convenio, Prima de eficacia, Plus de reorganización, Complemento de Metro Ligero y Complemento de Disponibilidad.
2. Percepciones extrasalariales: Indemnización por reconocimiento médico fuera de jornada, Dietas de comida, Abono por desplazamiento, Complemento por horario especial de apertura, Gratificaciones eventuales, Dietas de formación y de supervisión de prácticas, Gratificación por comparecencia ante los tribunales a instancia de la empresa y Material de escritorio.

Según la Tabla salarial, en 2014 había 45 categorías laborables encuadradas en 13 niveles retributivos. La proporción entre el nivel más bajo y el más alto en el concepto de Salario Base era de 1 a 2,97.

Con el fin de comprobar las retribuciones acreditadas en nómina a los empleados que estaban sujetos al Convenio Colectivo, se seleccionó una muestra de 50 efectivos en el mes de febrero. El criterio utilizado para la selección fue el de revisar todos los niveles del Convenio colectivo. Dentro de la muestra resultaron seleccionados 16 personas que se habían acogido al ERE. En estos casos se analizaron las retribuciones mensuales, la liquidación del finiquito y la indemnización pactada con el trabajador.

De la comprobación de la nómina con la documentación que obraba en el expediente de personal, sus resultados se resumen a continuación:

- Del personal más antiguo, no consta un contrato laboral, sino la ficha de ingreso en la que constan los mismos datos que en un contrato, además de un documento interno en el que consta cuando el trabajador empezó a prestar sus servicios. Los más recientes, tienen el correspondiente contrato, que en los casos analizados era de carácter indefinido.
- Con carácter general, el puesto de trabajo que desempeñaban en febrero de 2014 estaba justificado con la documentación que constaba en el expediente; sólo se



detectaron dos casos en los que faltaba el nombramiento de los ascensos producidos: uno de ellos, que en febrero de 2014 desempeñaba el puesto de técnico de línea y había sido contratado como maquinista en julio de 2011, y el otro, que en abril de 2010 ascendió a la categoría de Maestro. En este último caso figuraba la correspondiente comunicación a la TGSS.

- La antigüedad se perfecciona por cada año trabajado, es decir, los denominados "unienios" y hay que diferenciar entre la antigüedad consolidada a 31-12-1997 y la posterior, cuyo importe figura en la Tabla salarial. Se verificó el número de unienios perfeccionados. La antigüedad consolidada se verificó de conformidad con la información del programa de nóminas y los unienios nuevos con la Tabla salarial del convenio vigente.
- Respecto a los complementos, hay que señalar que en febrero se cobraron los complementos de enero y en los casos de ERE también los días trabajados en febrero. Se han comprobado los importes acreditados con la documentación del expediente de personal y no se han detectado diferencias.
- De los 16 trabajadores afectados por el ERE se revisaron las retribuciones mensuales, los finiquitos, las retribuciones mensuales sin incidencias que destacar. Las indemnizaciones pagadas por Metro se ajustaron a los importes de la carta de extinción de contrato.
- Se ha verificado de conformidad el cálculo de la base imponible del IRPF y de la base de cotización de la Seguridad Social sin incidencias.

III.4.2.7. Verificación de las retribuciones del personal directivo

El personal directivo está excluido del ámbito del Estatuto de los Trabajadores siéndole de aplicación el Real Decreto 1382/1985, de 1 de agosto, por el que se regula la relación laboral de carácter especial del personal de alta dirección. El propio Convenio Colectivo de Metro en su Cláusula 2ª excluye de su ámbito a "*quienes desempeñen los cargos de Presidente, Consejero Delegado, Director General, Secretario General, Director y Subdirector*". En 2014 había 12 personas contratadas fuera de convenio, Un Consejero Delegado, ocho Directores generales y tres Subdirectores.

Con el fin de verificar los importes acreditados y retenidos en nómina, se seleccionó una muestra de seis directivos: el Consejero Delegado, dos Directores, el Secretario General (con rango de Director), y dos Subdirectores, de los que se comprobaron las nóminas de los doce meses de 2014 con el contrato formalizado y con el modelo 190 de IRPF, con los siguientes resultados:

- En el contrato deben figurar las retribuciones dinerarias y en especie. Las retribuciones dinerarias se computan como salario base anual, con los importes que la CM autoriza y la antigüedad perfeccionada en el ámbito de la Administración Pública. Por lo tanto, no procede percibir otros conceptos salariales económicos. Debe significarse que en los contratos analizados no se establecen indemnizaciones por cese de la relación en ningún supuesto.



- El importe acreditado en nómina en concepto de Salario Base se correspondía con el recogido en el contrato, habiéndose aplicado las minoraciones establecidas para este colectivo, por la Comunidad de Madrid en virtud de la Ley 4/2009, de 20 de julio, de medidas fiscales contra la crisis económica, Disposición adicional única, que preveía una reducción del 2%, desde agosto de 2009 y de la Ley 4/2010, de 29 de junio, de Medidas Urgentes, que modifica la Ley 9/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para 2010.
- En la totalidad de los casos analizados se acreditaron importes que no estaban contemplados en los contratos y que se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro III.4.2-6
IMPORTES ACREDITADOS EN NÓMINA NO CONTEMPLADOS EN CONTRATO
(en €)

DEN	18642	5225	15086	19086	1398	3058
Ajuste cuota SS	1.123,68	1.084,29	1.071,78	1.140,65	1.126,30	1.052,73
Compensación SS				13.104,00		
Reconocimiento médico		12,02				12,02
Pases familiares	176,66				22,99	176,66
Cheques comida	3.555,00	465,00	585,00	705,00	72,00	522,00
Cheques comida exento	1.836,00	1.071,00	1.614,00	1.836,00	180,00	1.296,00
Total	6.691,34	2.632,31	3.270,78	16.785,65	1.401,29	3.059,41

Fuente: Nóminas y contratos

Respecto a los conceptos reseñados en el cuadro anterior procede informar de los siguientes extremos:

3. Compensación SS: se acreditan 1.092 € mensuales por tal concepto, debiendo cuestionarse su procedencia. Este empleado está sujeto al sistema de MUFACE y Metro ha cotizado al mismo. Según explicación verbal, debido a que el citado régimen es más económico que el de la Seguridad Social, se llegó a un acuerdo con el interesado por el que se le pagaba esta cantidad. Se expone por parte de Metro, que no supuso más coste, se entiende que comparando con el régimen de la SS. Igualmente se informa que no se plasmó este acuerdo por escrito.
4. Ajuste cuota SS, para el personal incluido en el Convenio colectivo se alcanzó un acuerdo en 2010, por el que se retribuía la diferencia en más, 0,84, de retención en la cuota obrera, al pasar a cotizar al Régimen General de la SS. El acuerdo preveía, que junto a una retención ajustada al citado Régimen, y por lo tanto, afectaba en menos a las retribuciones del trabajador, se le compensaría con un importe fijo que no se revisaría en el futuro. Este acuerdo, se negoció dentro de una Cláusula del Convenio Colectivo 2009-2012.
5. Reconocimiento médico: es importe retribuido por hacerse dicho reconocimiento fuera del horario laboral y está recogido en el Convenio Colectivo.



6. Pases familiares: se trata de una retribución en especie, que consiste en Abonos de Transporte para los familiares, prevista en el Convenio.
7. Cheques comida exentos y cheques comida: retribución en especie, prevista en el Convenio, con un valor de 12 €, de los que 9 € están exentos a efectos del IRPF.

En cuanto a los tres primeros conceptos retributivos, que son de carácter dinerario, debe calificarse como un pago indebido y por tanto procede su reintegro. Los importes reflejados en el cuadro anterior son exclusivamente los correspondientes a 2014 y a la muestra seleccionada, por lo que Metro debe proceder a calcular la cantidad total a reintegrar por todos los directivos afectados por esta incidencia y ello respecto al periodo no prescrito.

Respecto a los dos últimos casos son retribuciones en especie que no figuran en contrato y que, igualmente, deberían ser reintegradas. En todo caso procede modificar el contrato de los directivos con el fin de evitar a futuro esta incidencia.

- Los importes acreditados en nómina, tanto en metálico como en especie y las retenciones correspondientes, coincidieron con los declarados en el modelo 190 de IRPF.

III.4.2.8. Retenciones en concepto de IRPF y Seguridad Social

Las retenciones de IRPF en especie, según los resúmenes de nómina de 2014, ascendieron a 163 mil € y las retenciones dinerarias a 56.356 mil €. De la comparación con las liquidadas a la AEAT, según el modelo 190, se detectó una diferencia de 432 € más en las retenciones dinerarias declaradas.

El gasto en seguros sociales ascendió en 2014 a 80.015 mil €, de este importe 79.681 mil € correspondieron a cuota patronal y 334 mil € de provisión para la Seguridad Social en concepto de Convenio Especial para el colectivo de menores de 58 años.

El gasto contabilizado en concepto de cuota patronal se ha cotejado con los importes que figuran en los resúmenes de nómina, y se detectaron pequeñas diferencias en 5 meses que a fin de ejercicio totalizaron 603,08 €.

Además del TC ordinario mensual se tramitaron alrededor de 92 TC complementarios por retribuciones correspondientes a otros meses.

Metro tiene bonificación por los cursos de formación que imparte a sus empleados y en 2014 la cifra ascendió a 696 mil €.

Mensualmente, se realiza el cuadro de la Seguridad Social, revisado el correspondiente al mes de septiembre, no hay incidencias a destacar.

La presentación de los TC en la Tesorería General de la SS es telemática, y el pago se hizo en plazo.

Por último, el saldo acreedor existente el 1 de enero de 2014 correspondía a la deuda pendiente con la TGSS de la nómina de diciembre de 2013, y a fin de ejercicio,



quedaba un saldo acreedor de 7.024 mil € que correspondía a la nómina de diciembre de 2014, minorada en las subvenciones de la tripartita y los ajustes del mes anterior.

III.4.3. OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN

III.4.3.1. Control interno

Metro dispone de Instrucciones internas de contratación, de fecha de septiembre de 2012, en los que se establecen los procedimientos a seguir en cada caso. Igualmente, hay procedimientos para la autorización del gasto.

Como deficiencia de control interno, se ha detectado que, en determinados contratos, la empresa adjudicataria no había presentado la certificación del servicio efectivamente prestado, certificación que estaba prevista en el pliego rector, Publicidad (7211000650), Sistemas de seguridad (7204000360), Limpieza de estaciones (7208000712) y Limpieza del material móvil (7212000295).

III.4.3.2. Gastos de servicios exteriores

El gasto de Servicios Exteriores en 2014 fue de 450.252 mil €, cuyo detalle por cuentas se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro III.4.3-1
GASTOS DE SERVICIOS EXTERIORES, EJERCICIO 2014
(mil €)

CONCEPTO	2014
Arrendamientos y cánones	151.594
Reparaciones y conservación	85.941
Servicios de profesionales independientes	2.033
Transportes	1
Primas de seguros	4.675
Servicios bancarios y similares	2.175
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	3.638
Suministros	71.891
Otros servicios	128.304
TOTAL	450.252

Fuente: Balance de Sumas y Saldos

El total de gastos de Servicios Exteriores supuso el 48,0% de los gastos de explotación, el 16,2% correspondía a Arrendamientos y cánones, el 13,7% a Otros servicios, el 9,2% a Reparaciones y conservación y el 7,7%, a Suministros. Dentro de otros servicios, las partidas más importantes fueron Vigilancia con el 7,5% y Limpieza con el 5,2%. De Suministros, electricidad representaba el 7,4%. Estos porcentajes son sobre el total de gastos de explotación.

Con carácter general, este tipo de gastos se redujeron en 2014, con respecto a 2012, como se analiza en el área de Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias. Hay



una excepción importante que es el gasto de Publicidad, propaganda y relaciones públicas, que experimentó un incremento del 246,0% en 2014 respecto a 2012, correspondiendo a la subcuenta de "Difusión de medios", que representaba el 83,4% del saldo total de este gasto en 2014.

La fiscalización se extendió tanto a los gastos de arrendamientos operativos como a los de Publicidad, Vigilancia, Limpieza y Suministro de electricidad, por cuanto son los más significativos, desde un punto de vista cuantitativo. Los resultados obtenidos se resumen a continuación:

III.4.3.2.1. Gastos de arrendamientos operativos

La Memoria de las Cuentas anuales 2014 de Metro desglosa el gasto por arrendamientos operativos entre las siguientes operaciones:

Cuadro III.4.3-2
ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS
(mil €)

OPERACIÓN	GASTO 2014	GASTO 2013
Caixarenting 7000	5.916	5.916
Caixarenting 6000	849	1.223
Ferromóvil 3000	43.940	45.602
Ferromóvil 9000	28.049	29.305
Plan Azul	36.292	37.116
Plan Metro	31.821	17.393
Otros arrendamientos	4.727	5.927
TOTAL	151.594	142.482

Fuente: Memoria Cuentas anuales 2014

Los contratos de arrendamiento de material móvil para la explotación de la red ferroviaria en vigor durante 2014 fueron los siguientes:

Caixarenting 7000

El 27 de diciembre de 2001 se formalizó una póliza de contrato de arrendamiento entre Metro y Caixarenting SA, de seis unidades de material móvil ferroviario, tipo MRSSRM bitensión 1500/600 V.cc. Se estipuló una primera fase de carencia de devengo de rentas, desde la fecha de formalización hasta la fecha de entrega por parte del fabricante del último de los coches, con límite el 31 de mayo de 2003, y una segunda fase de devengo de rentas, pactada por un plazo de 15 años desde la finalización de la primera fase.

Con posterioridad, se formalizaron anexos en fechas 30 de julio de 2004, 24 de noviembre de 2004 y 27 de mayo de 2005, determinando los períodos de renta en



función de la entrega de los trenes y las 180 rentas mensuales a pagar en el período 30 de julio de 2004 a 30 de junio de 2019, por un importe total de 87.774 mil €.

Se comprobó la contabilización del gasto en la cuenta 621306 "Caixarenting 7000" de las doce cuotas mensuales de 2014, por importe de 493 mil € cada una, para un total anual de 5.916 mil €, verificándose en conformidad la emisión de las facturas de junio y noviembre 2014 y su pago.

Caixarenting 6000

El 19 de junio de 2002 se formalizó una póliza de contrato de arrendamiento entre Metro y Caixarenting SA, de trece coches remolque serie 6000. Se estipuló una primera fase de carencia de devengo de rentas, desde la fecha de formalización hasta la fecha de entrega por parte del fabricante del último de los coches, con límite el 30 de junio de 2003, y una segunda fase de devengo de rentas, pactada por un plazo de 15 años desde la finalización de la primera fase.

El 3 de junio de 2003 se formalizó el anexo III del contrato de arrendamiento, declarando finalizado el período de carencia e iniciado el período de devengo de rentas y determinando las 180 rentas mensuales a pagar en el período 3 de junio de 2003 a 3 de mayo de 2018, por un importe total de 18.351 mil €.

El 23 de octubre de 2014 hubo un acuerdo de resolución contractual de este contrato de arrendamiento, por mutuo acuerdo, con extinción de la obligación de abono de rentas mensuales tras el abono de la renta mensual correspondiente al mes en curso, considerándose definitivamente liquidado el contrato por todos los conceptos. Esta resolución anticipada fue aprobada el 18 de diciembre de 2013 por el Consejo de Administración de Metro, ya que tras la venta a SBASE de los trenes 6000 propiedad de Metro habían quedado inservibles los trece coches remolque propiedad de Caixarenting SA, unidades que posteriormente también fueron adquiridas por SBASE.

Se comprobó la contabilización del gasto de las cuotas mensuales de enero a octubre 2014, por importe de 102 mil € cada una, para un total anual de 1.019 mil €, verificándose en conformidad la emisión y pago de la factura de octubre 2014, última cuota pagada tras la resolución anticipada del contrato.

Por otra parte, el 10 de julio de 2014 se formalizó entre Metro y Caixarenting SA, un acuerdo de devolución de la cantidad amortizable incluida en las cuotas de arrendamiento de los trece coches remolque tipo 6000, desde el día 1 de julio de 2014 hasta la fecha de resolución del contrato de arrendamiento, estableciéndose una devolución de 42.606 €/mes, más IVA. Se abonaron cuatro cuotas mensuales, julio a octubre 2014, para un total de 170 mil €.

Por ello, el gasto imputado al ejercicio 2014, y contabilizado en la cuenta 621305 "Caixarenting 6000", fueron 849 mil €, resultado de las cuotas de enero a octubre 2014, 1.019 mil €, minoradas por las devoluciones, 170 mil €.



Ferromóvil 3000

El 21 de septiembre de 2006 se formalizó contrato de novación y arrendamiento operativo de 90 unidades de material móvil ferroviario de gálibo estrecho, serie 3000 entre Metro (arrendataria), Ferromóvil 3000 SL, (arrendadora), un consorcio integrado por Construcciones y Auxiliar de Fabricaciones SA, Bombardier European Holdings SL, y Siemens SA, (fabricante) y Dimetronic SA, (suministradora ATP/ATO). Esta operación fue autorizada mediante acuerdo del Consejo de Administración de Metro, en reunión celebrada el día 3 de julio de 2006.

Previamente, mediante acuerdos de fechas 18 de julio y 19 de septiembre de 2006, Metro se subrogó en la posición de MINTRA en contratos formalizados en 2004 para la fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía de material móvil de gálibo estrecho, serie 3000 (Contrato Mixto) y para el suministro y construcción de los equipos de protección y conducción automática de este material móvil (Contrato ATP/ATO).

El objeto del contrato fue la novación, con carácter modificativo y no extintivo, de los Contratos Mixto y ATP/ATO, por la que Ferromóvil 3000 SL, arrienda a Metro el material móvil objeto del Contrato Mixto, con los equipos objeto del Contrato ATP/ATO, y realiza el mantenimiento integral del mismo. Las principales condiciones estipuladas fueron las siguientes:

1. Período de vigencia del contrato del 21 de septiembre de 2006, fecha de entrada en vigor, al 31 de diciembre de 2023, fecha de finalización. Las fechas previstas para la entrega del material móvil por parte del fabricante se establecieron entre septiembre 2006 y agosto 2007.
2. Devengo de 18 cuotas de arrendamiento con vencimiento los días 31 de diciembre de los años comprendidos entre el 2006 y el 2023, ambos inclusive. El importe de cada cuota se determinará conforme a la metodología prevista en el anexo VII del contrato.
3. Opción de compra a ejercitar por el CRTM al final del período de arrendamiento, debiéndose comunicar su ejercicio o no durante el período comprendido entre el 15 de diciembre de 2019 y el 15 de diciembre de 2021.

Para la cuota del ejercicio 2014 se emitió la factura nº 34/2014, de fecha 17 de diciembre de 2014, por importe de 46.274 mil €, más un 21% IVA (9.717 mil €), con fecha de pago 31 de diciembre de 2014.

Se imputaron 43.940 mil € como gasto del ejercicio, en la cuenta 621308 "Renting serie 3000", mientras el resto, 2.333 mil €, se aplicó, como periodificaciones a corto plazo, a la cuenta de activo 480001 "Gastos anticipados", debido a que Metro repercute el gasto de forma lineal, y en 2014 la cuota de arrendamiento abonada fue superior en este importe al gasto lineal repercutido. El saldo a 31 de diciembre de 2014 de la cuenta 480001 eran 76.572 mil €, correspondiendo 46.950 mil € a Ferromóvil 3000 y 29.622 mil € a Ferromóvil 9000.



Se verificó en conformidad el cálculo de esta cuota 2014, en función de las condiciones fijadas en el contrato de arrendamiento y en los contratos de crédito mercantil y de cobertura de tipos de interés formalizados por Ferromóvil 3000 SL, para la financiación de la operación:

Cuadro III.4.3-3
CUOTA 2014 FERROMÓVIL 3000
(mil €)

OPERACIÓN	GASTO 2014
Componente fijo administrativo	159
Componente fijo operativo:	
a) Cuota amortiz. ordinaria principal Crédito Senior	32.601
b) Pagos por contratos IRS de cobertura financiera	9.339
Componente variable Crédito Puente (intereses)	0
Componente variable Crédito Senior (intereses)	2.645
Componente variable Crédito Junior (intereses)	1.530
TOTAL	46.274

Fuente: Factura e informe Servicio Tesorería Metro

Ferromóvil 9000

El 22 de septiembre de 2006 se formalizó contrato de novación y arrendamiento operativo de 46 unidades de material móvil ferroviario de gálibo ancho, serie 9000, entre Metro (arrendataria), Ferromóvil 9000 SL, (arrendadora), Ansaldobreda S.A (fabricante) y Dimetronic SA, (suministradora ATP/ATO). Esta operación fue autorizada mediante acuerdo del Consejo de Administración de Metro, en reunión celebrada el día 3 de julio de 2006.

Previamente, mediante acuerdos de fechas 18 de julio y 19 de septiembre de 2006, Metro se subrogó en la posición de MINTRA en contratos formalizados en 2004 y 2005 para la fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía de material móvil de gálibo ancho, serie 9000 (Contrato Mixto) y para el suministro y construcción de los equipos de protección y conducción automática de este material móvil (Contrato ATP/ATO).

El objeto del contrato fue la novación, con carácter modificativo y no extintivo, de los Contratos Mixto y ATP/ATO, por la que Ferromóvil 9000 SL, arrienda a Metro el material móvil objeto del Contrato Mixto, con los equipos objeto del Contrato ATP/ATO, y realiza el mantenimiento integral del mismo. Las principales condiciones estipuladas fueron las siguientes:

1. Período de vigencia del contrato del 22 de septiembre de 2006, fecha de entrada en vigor, al 31 de diciembre de 2023, fecha de finalización. Las fechas previstas para la entrega del material móvil por parte del fabricante se establecieron entre octubre 2005 y febrero 2007.



2. Devengo de 18 cuotas de arrendamiento con vencimiento los días 31 de diciembre de los años comprendidos entre el 2006 y el 2023, ambos inclusive. Su importe se determinará conforme a la metodología prevista en el anexo VII del contrato.
3. Opción de compra a ejercitar por el CRTM al final del período de arrendamiento, debiéndose comunicar su ejercicio o no durante el período comprendido entre el 15 de diciembre de 2019 y el 15 de diciembre de 2021.

El 19 de febrero de 2014 se firmó un acuerdo de novación modificativa no extintiva de este contrato de novación y arrendamiento operativo, estableciéndose la finalización del período de arrendamiento el 30 de abril de 2024, con inclusión de una nueva cuota con vencimiento en esta fecha.

Para la cuota del ejercicio 2014 se emitió la factura nº 32/2014, de fecha 17 de diciembre de 2014, por importe de 29.553 mil €, más 21% IVA (6.206 mil €), con fecha de pago 31 de diciembre de 2014.

Se imputaron 28.049 mil € como gasto del ejercicio, en la cuenta 621309 "Renting serie 9000", mientras el resto, 1.504 mil €, se aplicó, como periodificaciones a corto plazo, a la cuenta de activo 480001 "Gastos anticipados", debido a que Metro repercute el gasto de forma lineal, y en 2014 la cuota de arrendamiento abonada fue superior en este importe al gasto lineal repercutido.

Se verificó en conformidad el cálculo de esta cuota 2014, en función de las condiciones fijadas en el contrato de arrendamiento y en los contratos de crédito mercantil y de cobertura de tipos de interés formalizados por Ferromóvil 9000 SL, para la financiación de la operación:

Cuadro III.4.3-4
CUOTA 2014 FERROMÓVIL 9000
(mil €)

OPERACIÓN	GASTO 2014
Componente fijo administrativo	159
Componente fijo operativo:	
a) Cuota amortiz. ordinaria principal Crédito Senior	20.743
b) Pagos por contratos IRS de cobertura financiera	5.970
Componente variable Crédito Puente (intereses)	0
Componente variable Crédito Senior (intereses)	1.687
Componente variable Crédito Junior (intereses)	994
TOTAL	29.553

Fuente: Factura e informe Servicio Tesorería Metro



Plan Azul

El 19 de diciembre de 2007 se formalizó contrato de compraventa y arrendamiento operativo de material móvil ferroviario (22 unidades MM Serie 6000, 31 unidades MM Serie 7000 y 43 unidades MM Serie 8000), estableciéndose los términos y condiciones de la venta del material móvil ferroviario de MINTRA a Plan Azul 07 SL, por un precio de 379.453 mil €, y, en unidad de acto, la cesión a Metro del uso de este material móvil adquirido, a título de arrendamiento, obligándose la arrendadora a proveerle del servicio de mantenimiento integral del mismo. Las principales condiciones estipuladas fueron las siguientes:

- Período de vigencia del contrato del 19 de diciembre de 2007, fecha de entrada en vigor, al 31 de diciembre de 2022.
- Devengo de 30 cuotas de arrendamiento con vencimiento los días 30 de junio y 30 de diciembre de cada año de vigencia del contrato, a partir del 30 de junio de 2008, con un importe de la cuota de arrendamiento inicial igual a 16.569 mil €, IVA no incluido. Revisiones desde la cuota a pagar el 30 de junio de 2009, aplicando a la cuota del año anterior el 85% de la variación experimentada por el IPC general entre los meses de enero a diciembre del año anterior.
- Opción de compra a ejercitar por Metro. a la finalización del contrato, por importe de 135.601 mil €. Se deberá comunicar con una antelación mínima de 18 meses su ejercicio o no.
- La arrendadora contrató el servicio de prestación del mantenimiento con Metro, formalizándose el contrato el 19 de diciembre de 2007.

Las facturas correspondientes a las cuotas semestrales de 2014, emitidas por Plan Azul 07, SL, fueron las nº 21/2014, de 4 de junio, y nº 37/2014, de 10 de diciembre, por importe ambas de 18.146 mil €, más un 21% de IVA (3.811 mil €), con fechas de pago 30 de junio y 30 de diciembre de 2014, respectivamente.

Se verificó en conformidad que las cuotas facturadas y pagadas se ajustaron a lo estipulado contractualmente, correspondiéndose con el importe de la cuota inicial más las sucesivas revisiones de precios de acuerdo a la fórmula de revisión de cuotas establecida. Se imputaron en su totalidad, 36.292 mil €, como gasto del ejercicio, en la cuenta 621310 "Renting material móvil 2003".

Plan Metro

El 7 de febrero de 2008 se publicó en el Diario Oficial de la UE el anuncio de convocatoria de suministro, en régimen de arrendamiento operativo, de tres lotes de diverso material móvil ferroviario para la prestación, por Metro, del servicio de transporte ferroviario de viajeros en diversas líneas de la red del ferrocarril metropolitano de Madrid:

- Lote 1: 30 trenes de galibo ancho McRSSRMc Bitensión 1500/600 V.cc.



- Lote 2: 9 trenes de galibo ancho McRSSRMc Monotensión 1500 V.cc. y 6 trenes de galibo ancho McRMc Monotensión 1500 V.cc.
- Lote 3: 11 trenes de galibo estrecho McRSSMc Monotensión 1500 V.cc. y 4 trenes McRSSRMc Monotensión 1500 V.cc.

El 28 de agosto de 2008 se adjudicó a Construcciones y Auxiliar de Fabricaciones SA, el suministro de los tres lotes, formalizándose el 17 de octubre de 2008 los correspondientes contratos de arrendamiento operativo, con Metro como arrendataria, Plan Metro SA, como arrendadora, y CAF SA, como fabricante. La sociedad Plan Metro SA, fue constituida el 23 de septiembre de 2008 por la sociedad fabricante, en ejecución de lo previsto en el pliego rector del concurso. Las principales condiciones contractuales fueron las siguientes:

1. Objeto del contrato: establecimiento de las condiciones específicas aplicables al arrendamiento del material móvil por la arrendadora a favor de Metro, así como establecimiento de las condiciones específicas aplicables al mantenimiento integral y a la prestación de otros servicios de mantenimiento del material móvil.
2. Fecha de entrada en vigor: 17 de octubre de 2008. El período de arrendamiento de cada unidad que forma parte del material móvil se inicia con la suscripción del Acta de entrega de la misma.
3. Entrega del material. Establecimiento de unas fechas previstas para la entrega del material móvil, con detalle de las unidades a entregar: mayo 2010 a octubre 2011 para el Lote 1, mayo 2010 a mayo 2011 para el Lote 2, y mayo 2010 a junio 2011 para el Lote 3.
4. Fecha de finalización: Lote 1, 31 de octubre de 2028; Lote 2, 31 de mayo de 2028; Lote 3, 30 de junio de 2028. La fecha de finalización del arrendamiento establecida para cada lote son 17 años desde la fecha prevista para la entrega de la última unidad.
5. Vencimiento de las cuotas de arrendamiento devengadas los días 30 de junio y 30 de diciembre de los años comprendidos entre el 2010 y el 2028, ambos inclusive, sin perjuicio de su posible ampliación por los supuestos previstos de retrasos. Los importes de las cuotas de arrendamiento inicial, IVA no incluido, para cada unidad se establecieron en 652 mil € (Lote 1), 499 mil € € (Lote 2) y 575 mil € (Lote 3).
6. Primera revisión de la cuota de arrendamiento inicial respecto a la cuota a pagar el 30 de junio del segundo año posterior a aquel en que se suscriba el Acta de entrega correspondiente a cada unidad, incrementando la cuota de arrendamiento inicial en un 2,5%. Se realizarán posteriores revisiones cada año de duración del arrendamiento, practicándose en la cuota a ser pagada el 30 de junio, con un incremento del 2,5% de la cuota en vigor.
7. Opción de compra a ejercitar por Metro a la finalización del contrato, debiendo comunicar con una antelación mínima de 18 meses si se ejercita o no, por unos precios de 98.781 mil € (Lote 1), 35.167 mil € (Lote 2) y 40.758 mil € (Lote 3).



8. La arrendadora contrató el servicio de prestación del mantenimiento con Metro.

Posteriormente, el 31 de julio de 2013, se realizaron novaciones modificativas de los contratos, siendo las principales modificaciones realizadas las siguientes:

1. Parte de las unidades arrendadas se destinaron a la Reserva General de Mantenimiento (RGM), para estar habitualmente en espera o reserva en los depósitos y cocheras, con una circulación comercial limitada para cubrir eventuales incidencias. Dado que la experiencia determina que el grado de utilización de unidades en reserva, en términos de Km. anuales recorridos, no representa más del 26% del nivel de utilización normal de unidades en explotación comercial estándar, se estableció que sus cuotas de arrendamiento fuesen inferiores a la normal. Se destinaron a la RGM 7 unidades del Lote 1, 6 del Lote 2 y 4 del Lote 3, mientras que las unidades con utilización normal serían 23, 9 y 11, respectivamente para cada lote.
2. Aumento de un año de la duración contractual. Se mantiene la cuota de arrendamiento inicial y su forma de revisión hasta el vencimiento del 30 de junio de 2013, pero se establece que los vencimientos que se produzcan a partir del 31 de diciembre de 2013 serán conforme a lo previsto en esta novación, diferenciando entre las unidades con uso normal y las unidades destinadas a la RGM.

Se verificó en conformidad que las cuotas semestrales facturadas y pagadas en junio y diciembre 2014 se ajustaron a lo estipulado contractualmente, con detalle de las facturas emitidas por Plan Metro SA, en el cuadro siguiente:

Cuadro III.4.3-5
FACTURAS PLAN METRO
(mil €)

Nº FACTURA	Fª FACTURA	PERÍODO	CUOTA	IVA	TOTAL	Fª PAGO
2014028	15/06/2014	1S Lote 1	8.923	1.874	10.797	30/06/2014
2014053	31/12/2014	2S Lote 1	9.025	1.895	10.920	31/12/2014
2014029	15/06/2014	1S Lote 2	3.054	641	3.695	30/06/2014
2014054	31/12/2014	2S Lote 2	3.094	650	3.744	31/12/2014
2014030	15/06/2014	1S Lote 3	3.839	806	4.645	30/06/2014
2014055	31/12/2014	2S Lote 3	3.886	816	4.702	31/12/2014
TOTAL			31.821	6.682	38.503	

Respecto a contratos incluidos como "Otros arrendamientos", se seleccionaron dos operaciones:

Contrato de cesión de uso de las cocheras de Hortaleza

Este contrato se formalizó el 19 de julio de 2007, siendo su objeto la cesión de uso por parte de Metros Ligeros de Madrid SA, (MLM) a Metro tanto del espacio como de



las instalaciones e infraestructuras nacidas de la ampliación de la cochera de Hortaleza para dar servicio a la línea 4 de la Red de Metro, así como el establecimiento de las condiciones de utilización común de las áreas exteriores del recinto en que se ubican. Las principales condiciones contractuales fueron las siguientes:

- Período de vigencia del contrato del 3 de mayo de 2007, fecha de entrada en vigor, al 18 de octubre de 2036, fecha de finalización del contrato de concesión de obra pública. De producirse la prórroga del plazo de vigencia de este contrato de concesión, el contrato de cesión quedaría automáticamente prorrogado hasta el límite en que lo fuera el de la concesión, sin perjuicio de que las partes establezcan, de mutuo acuerdo, las condiciones económicas que han de regir el período de prórroga.
- Precio: 83.333,33 € mensuales, más IVA, con revisiones anuales, con efecto desde el 1 de enero de cada año, según la variación que experimente el IPC de los doce meses anteriores, siendo la primera revisión con efecto 1 de enero de 2008.
- Serán de cuenta y a cargo de Metro las labores de mantenimiento, reparación de los desperfectos derivados del uso y conservación de las cocheras cedidas y de todos los elementos que las integran, así como la gestión de la seguridad del recinto en que se ubican los bienes objeto de cesión, y las labores de limpieza, suministros, mantenimiento, etc. del área exterior del recinto, destinada a uso común de las partes, haciéndose cargo de los costes correspondientes.

Las facturas contabilizadas en el ejercicio 2014 se correspondieron con las cuotas de diciembre 2013 y enero a noviembre 2014, por importe total de 1.159 mil €. Se verificó en conformidad que estas cuotas mensuales facturadas se ajustaron a lo estipulado contractualmente, correspondiéndose con el importe de la cuota inicial más las sucesivas revisiones de precios de acuerdo a la fórmula de revisión de cuotas establecida.

Contrato de arrendamiento de oficinas en el Complejo Empresarial Cristalia

Este contrato se formalizó el 30 de septiembre de 2006, siendo su objeto el arrendamiento por parte de Metro de 3.428,91 m² de superficie bruta alquilable destinada a oficinas, correspondientes a la totalidad de la planta quinta, sexta y el módulo exterior al lago de la planta cuarta y de 20 plazas de aparcamiento interiores y 6 exteriores en el Complejo Empresarial Cristalia, Edificio 6, Vía de los Poblados, Madrid.

Con posterioridad se realizaron tres modificaciones contractuales, en fechas 17 de febrero de 2009, 5 de mayo de 2011 y 20 de mayo de 2013. La primera se realizó por el arrendamiento de 11 plazas adicionales de aparcamiento interiores, mientras las dos posteriores establecieron cambios en la duración y las rentas a pagar, así como un acuerdo de pago de deuda pendiente. La novación formalizada en mayo 2013 era la vigente en 2014, siendo las principales condiciones:



- Duración de tres años, durante el período 1 de enero de 2013 a 31 de diciembre de 2015, de obligado cumplimiento para ambas partes. Se estableció la opción de prórroga por un año, hasta el 31 de diciembre de 2016.
- Rentas mensuales: a) renta de oficinas, 17,1 €/m²/mes, para un total de 58.634,36 €/mes, más IVA; b) renta de aparcamiento, 75 €/plaza/mes para las 31 plazas interiores y 35 €/plaza/mes para las 6 plazas exteriores, sumando un total mensual de 2.535,00 €, más IVA.
- Actualización de la renta anualmente, aplicando a la renta correspondiente a la anualidad inmediatamente anterior la variación porcentual experimentada por el IPC en un período de doce meses anteriores.
- La arrendataria tenía una deuda pendiente de pago de 948 mil € (IVA incluido), detallada en el anexo 1 de la novación, correspondiendo a facturas del período julio 2012 a mayo 2013, minoradas por un ajuste de la fianza entregada por dos mensualidades. Las partes acordaron su abono en dos pagos iguales, el primero en la fecha de la novación, 20 de mayo de 2013, y el segundo en los primeros cinco días de agosto 2013, con un devengo de intereses al tipo Euribor a un mes más 3%, con inicio de su computación el 1 de enero de 2013.

El primer pago se realizó en la fecha prevista, mediante cheque bancario e importe 483 mil €, distribuido entre 474 mil € de principal y 9 mil € de intereses. El segundo pago se realizó el 2 de agosto de 2013, mediante transferencia bancaria e importe 477 mil €, distribuido entre 474 mil € de principal y 3 mil € de intereses.

- Opción de carencia de renta anual, aplicable a la renta de las oficinas, fijada en un máximo de 2 meses y el 17,54% de otro mes, a aplicar en los meses de octubre, noviembre y los primeros días del mes de diciembre.

Se verificaron en conformidad las facturas emitidas por la empresa arrendadora en el ejercicio 2014. El gasto total fue de 784 mil €, IVA no incluido, distribuyéndose entre los siguientes conceptos:

- La renta de oficinas de enero a septiembre 2014 y la renta de aparcamientos de enero a diciembre 2014, 609 mil €, Se correspondieron con las rentas acordadas en la novación modificativa de 20 de mayo de 2013, más la actualización por la aplicación del IPC correspondiente al período enero a diciembre 2013 (0,3%).

En octubre y noviembre 2014 no se pagaron rentas de oficinas y en diciembre 2014 se pagó el 82,46%, debido a la utilización de la cláusula contractual de una carencia de renta anual de 2 meses y del 17,54% de otro mes.

- Los gastos de comunidad, 173 mil €, la tasa de recogida de residuos del ejercicio 2013, 4 mil €, y gastos de ampliación de limpieza, 2 mil €, que se corresponden con gastos estipulados de cuenta de la arrendataria en la cláusula 6ª del contrato inicial.
- La liquidación de gastos del ejercicio 2013, favorable a Metro en 4 mil € y, por tanto, minoradora del gasto facturado. La arrendataria paga una provisión mensual



de gastos de comunidad, tanto de oficinas como de plazas de aparcamientos, realizándose una liquidación al finalizar el ejercicio de acuerdo a los costes reales realizados.

III.4.3.2.2. Gastos de publicidad, vigilancia, limpieza y suministro de electricidad

En el Cuadro que sigue, se detallan los importes contabilizados en 2014:

Cuadro III.4.3-6
GASTOS DE PUBLICIDAD, ELECTRICIDAD, LIMPIEZA Y VIGILANCIA, 2014
(mil €)

CONCEPTO	IMPORTE
Publicidad y marketing	3.525
Suministro de electricidad	69.047
Servicio de vigilancia	69.960
Servicio de limpieza	48.950
TOTAL	191.482

Fuente: Servicio de Control, Gestión y Contabilidad

Se ha seleccionado una muestra por importe de 80.046 mil €, habiéndose revisado los pliegos administrativos y técnicos, la oferta económica, el contrato y sus modificaciones y las revisiones de precios. Se comprobó una muestra representativa de la ejecución de estos contratos.

Servicios de publicidad para la difusión de las campañas de Metro (nº 7211000650)

El contrato se formalizó el 1 de septiembre de 2011, con la empresa adjudicataria. La adjudicación se hizo por concurso mediante procedimiento abierto, para la difusión de las campañas de publicidad de Metro en medios de comunicación, por un precio máximo anual de 4.000 mil €, IVA no incluido. Su vigencia era hasta 31 de diciembre de 2012 y el precio estaba en función del gasto estimado por Metro durante ese periodo contractual. El contrato estableció la posibilidad de tres prórrogas finalizando necesariamente el 31 de diciembre de 2015.

En el ejercicio 2013 se acordó una primera prórroga manteniéndose todas las condiciones establecidas en el contrato mientras que para el año 2014 se acordó una segunda prórroga, ajustándose el gasto previsto a un importe máximo anual de 400 mil €, IVA no incluido. En el documento firmado por las partes no consta la fecha de la firma.

Sin embargo, durante 2014 se aprobaron tres modificaciones del contrato, ampliándose el precio máximo estimado del contrato prorrogado hasta alcanzar un importe de 3.035 mil € motivado por la inserción en nuevos medios así como por nuevas campañas publicitarias de Metro diseñadas para este ejercicio para la promoción del uso del metro como medio de transporte.



En relación con lo reseñado anteriormente se observa una defectuosa planificación del gasto en 2014 dado que desde una perspectiva más real del mismo, podrían haberse previsto las necesidades a satisfacer mediante las tres modificaciones contractuales de referencia con motivo de la prórroga del contrato, máxime cuando el precio del mismo es un máximo anual estimado y la realización del gasto se determina a lo largo de su vigencia.

Las Instrucciones de ámbito interno para la regulación de los procedimientos de contratación de Metro, de 30 de abril de 2010, vigentes en el momento de la contratación, disponían en el apartado 9 que la Unidad de Contratación, ante una propuesta de modificación o resolución, o ante cualquier otra comunicación que suponga alteración de los condicionantes contractuales, realizará un informe y seguirá los trámites establecidos en el contrato, en los pliegos, en esta Instrucción y en la legislación aplicable. En cualquier caso se tendrá que aprobar por el órgano competente.

El pliego rector del contrato establecía que se podrán acordar modificaciones en el contrato por razones de interés público que fueran consecuencia de causas imprevistas, justificándolo debidamente en el expediente de contratación, no pudiendo afectar a las condiciones esenciales del contrato.

La Asesoría Jurídica de Metro, teniendo en cuenta la ley LCSP, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y la Junta Consultiva de Contratación, informó favorablemente a estas ampliaciones por cuanto no superaban el presupuesto máximo anual de 4.000 mil € que establecía el pliego rector de la licitación.

La Consejería de Presidencia, Justicia y Portavocía del Gobierno de la CM autorizó la realización de las distintas campañas diseñadas para 2014, requisito que es preceptivo según la Ley de Presupuestos Generales de la CM.

El gasto contabilizado en 2014 fue de 3.035 mil € que correspondía a 1.028 mil € de la facturación de 2014, 2.031 mil € de la provisión de facturas de 2014 minorado en 24 mil € de la aplicación del exceso de provisión de 2013, coincidiendo con el importe total del contrato. En 2015 se contabilizó un gasto de facturación de 2014 de 1.491 mil € aplicándose a la provisión de 2014, siendo el total de gasto del contrato de 2.519 mil € en 2014, por lo que existió un exceso de provisión de 540 mil €.

Se seleccionó una muestra de gasto por importe de 1.157 mil € que corresponde a las campañas publicitarias de Metro efectuadas en televisión, radio, prensa, cine, internet y exterior. Se verificó que la comisión de agencia facturada, 0,1%, era según contrato y los descuentos de tarifas coincidían con la de los medios incluidos en la oferta económica; en la campaña de acuerdos, incluida su ampliación, a las tarifas se les había deducido el descuento. No se aportaron la totalidad de los comprobantes de emisión de los soportes de internet y exterior facturados.

No se emitieron las certificaciones establecidas en la condición 29ª del pliego rector, por los servicios efectivamente realizados con carácter previo a la emisión de las facturas.



Una de las partidas seleccionadas por 20 mil € (factura núm. 140005005 de gasto en prensa), según la Campaña de Acuerdos 2014, correspondía al patrocinio de una sección dominical de prensa escrita durante once meses denominada "A tu salud Verde"; el contenido del comprobante aportado era un artículo sobre tratamiento de residuos orgánicos. Hay que decir que en 2014 el gasto por este concepto ascendió a 220 mil €.

Se solicitó las facturas y comprobantes de dicho gasto y de su examen procede concluir que su contenido no responde en su concreción a una campaña de publicidad con el objetivo de la "*promoción del uso de Metro como medio de transporte*", objetivo que se especifica en el escrito de 9 de diciembre de 2013 de solicitud de autorización a la CM de la Campaña de Acuerdos 2014. No obstante, en fase de alegaciones se manifiesta que se patrocinó dicha sección dada su orientación al fomento de valores medioambientales y de la movilidad sostenible características propias del transporte público prestado por Metro por lo que se considera uno de los mejores reclamos publicitarios que puede exhibir con el objetivo de referencia.

Servicio coordinado de sistemas de seguridad de la red de Metro (nº 7204000360)

El contrato de 19 de octubre de 2004 fue suscrito con una UTE constituida por dos empresas, adjudicado por concurso por procedimiento abierto.

Las principales estipulaciones del contrato se detallan a continuación:

1. El alcance del servicio coordinado de sistemas de seguridad lo constituía las instalaciones fijas y comunicaciones y parte del material móvil de la red de Metro, debiendo realizar el contratista las actuaciones encaminadas a la prestación del servicio a través del establecimiento de los dispositivos técnicos necesarios que no corresponda instalar a Metro. El servicio no incluía la zona comprendida entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey.
2. La duración era de diez años desde la fecha de su firma, pudiendo ser objeto de prórroga en las condiciones que se pactaren por las partes.
3. Llegado el momento de la extinción del contrato, el contratista debería optar por devolver las instalaciones fijas y el material móvil de Metro al estado en que se hallaban antes de la efectiva implantación del servicio o bien abandonar en poder de Metro los equipos y dispositivos instalados renunciando al valor residual que pudieran conservar los mismos y renunciando Metro a exigir el coste de las actividades de retirada de los equipos y reposición de sus instalaciones al estado inicial. Si transcurridos tres días de la extinción del contrato, el contratista no hubiera comunicado su voluntad, se entenderá que optaba por abandonar los equipos y dispositivos a favor de Metro.
4. Todas las funcionalidades que componían el servicio deberían implantarse en el plazo máximo de dos años y medio desde la fecha del contrato. Las incorporaciones parciales, conforme a las previsiones del cronograma establecido,



debidamente validadas en cuanto a su funcionalidad, podrán implicar el comienzo del abono de la parte del canon correspondiente.

5. El importe total del contrato, de cumplirse la planificación de los trabajos establecidos en el cronograma, será de 132.537 mil €, estableciéndose los correspondientes importes mensuales y anuales de las cuotas de puesta en servicio y de mantenimiento. Si el cronograma de desarrollo de los trabajos de implantación sufriera alguna variación, tanto el importe total del contrato como el de las cuotas mensuales y anuales se verían afectados. El precio se revisará a inicio de cada año según evolución interanual del IPC.
6. El alcance inicialmente contratado podría variarse durante el período de vigencia del contrato, realizándose las regularizaciones de precio necesarias, pasando el servicio prestado por el adjudicatario a comprender prestaciones que, inicialmente, no llegaron a ser contratadas, o material móvil o instalaciones fijas para las que no se había llegado a contratar. Asimismo, el Adjudicatario habrá de comprometerse a prestar el servicio objeto del presente concurso en las instalaciones fijas y en el material móvil que, en el futuro, pudieran ponerse en servicio, en la red del metropolitano, o en las instalaciones fijas y en el material móvil ya existentes a los que, en principio, no afecta este concurso.
7. Las cuotas empezarán a aplicarse mensualmente a partir de la puesta en servicio y en los porcentajes en que ésta se realice. Una vez realizada la total implantación del servicio, para la cuota de puesta en servicio, se restará del importe total del contrato lo pagado por Metro hasta ese momento y el resultado se dividirá entre los meses que resten de contrato, obteniéndose de esta forma la cuota mensual definitiva, y para la cuota de mantenimiento, se aplicará el canon mensual fijado en el contrato.
8. Las dos sociedades mercantiles constituidas en UTE, que suscribieron este contrato, podrían constituir una sociedad anónima participada por ambas que se subrogaba en los derechos y obligaciones derivados del presente contrato, con la autorización previa y por escrito de Metro. En 2006 otra empresa constituida por las empresas adjudicatarias del contrato, se subrogó en la posición de éstas para la prestación del servicio objeto de dicho contrato, según consta en la escritura pública de 22 de septiembre de 2006, y con autorización de Metro según escrito de Metro de 7 julio de 2006.

Durante la vigencia del contrato se han producido las siguientes modificaciones del mismo:

1. Acuerdo de modificación de 5 de mayo de 2006, motivado por las importantes modificaciones producidas en la planificación para adaptarse a las necesidades del servicio público de transporte que presta Metro y a los requerimientos operativos de Metro, que afectaron al alcance de algunas de las funcionalidades y al cronograma de implantación, por el que se sustituye dicho cronograma por otro nuevo, se da nueva redacción a determinadas estipulaciones del contrato y se incorpora un nuevo presupuesto y cálculo del canon, acordándose un precio total del contrato de 132.191 mil €, IVA excluido, siempre que se cumpla la nueva



planificación, estableciéndose nuevos cánones anuales y mensuales. Así mismo, se acuerda la no aplicación de las penalizaciones que hubieran podido derivarse de la aplicación del contrato hasta 1 de mayo de 2006 renunciado el contratista a las posibles indemnizaciones de daños y perjuicios derivadas de las modificaciones en la planificación.

2. Acuerdo de modificación de 9 de junio de 2008 para adaptar la ejecución del contrato a las ampliaciones producidas en la red de Metro, aprobándose una nueva variación del cronograma y de redacción de determinadas estipulaciones del contrato, produciéndose un incremento del canon mensual a facturar, por un lado, de 7 mil euros por el mantenimiento de material móvil incorporado a la red y por otro, de 191 mil €, a partir de 19 de abril de 2010 (período final), por la incorporación al mantenimiento de los subsistemas del Plan de Ampliación 2004-2007. Además, se acuerda la no aplicación de las posibles penalizaciones e indemnizaciones y daños y perjuicios conforme a lo estipulado en el acuerdo.
3. Acuerdo de modificación de 16 de julio de 2009 aprobándose una ampliación del alcance y funcionalidades en las instalaciones fijas y comunicaciones, debido a las remodelación realizadas en las estaciones de la red de Metro e incorporación de nuevo equipamiento, y el incremento del canon mensual de las instalaciones fijas en 16 mil €, así como la regularización de los importes facturados en 2014 desde los meses de enero a junio.

El pliego de condiciones administrativas generales para la contratación de prestación de servicios por Metro, de 23 de enero de 2003, establece en la Condición 64ª sobre régimen jurídico para la modificación de los contratos:

Si con posterioridad al otorgamiento de un contrato, antes del comienzo de la prestación de los servicios o durante su ejecución, como consecuencia de necesidades nuevas o de causas técnicas imprevistas surgiere la necesidad de introducir modificaciones en el contenido del mismo, se procederá a elaborar la nueva documentación contractual, que modificará o sustituirá a la anterior, y deberá ser suscrita por las partes a través de sus representantes con poderes suficientes.

El 16 de mayo de 2014 se firma un acuerdo entre Metro y la empresa aprobándose la vigencia del contrato hasta el 19 de octubre de 2014, fecha en la que se cumplen 10 años desde la fecha de su firma, además de los siguientes acuerdos:

- La compra por parte de Metro a la empresa de la totalidad de equipos y dispositivos instalados para la ejecución del contrato y licencias de uso del software correspondiente por importe de 6.700 mil €. Esta operación se analiza en el área de Inmovilizado.
- No se aplicará penalización alguna en los últimos 5 ejercicios, procediendo Metro a abonar a la empresa 1.356 mil € correspondientes a parte de las retenciones desde 2009 hasta la fecha del presente acuerdo que se encontraban pendientes de regularización.



- Se liquidarán los servicios adicionales prestados por la empresa a petición de Metro sobre equipos, sistemas y estaciones no incluidos en el contrato, pendientes de regularización por importe de 1.619 mil €.

El importe total de gasto por la prestación del servicio objeto del contrato es de 167.007 mil €, que es un 26,0% superior al precio de adjudicación, con el siguiente detalle:

Cuadro III.4.3-7
GASTO LIMPIEZA. ESTACIONES, 2014
(mil €)

CONCEPTO	IMPORTE
Instalaciones fijas y comunicaciones	132.587
Material móvil	23.433
Ampliación	11.032
Retenciones	(45)
TOTAL	167.007

Fuente: Servicio de Control, Gestión y Contabilidad

El importe de retenciones corresponde a las penalizaciones por incumplimientos en la prestación del servicio.

El gasto de 2014 es de 21.846 mil €, correspondiendo 19.117 mil € al canon del contrato hasta la finalización de su vigencia y de la liquidación del contrato según acuerdo de 5 de mayo de 2014, 1.356 mil € de regularización de retenciones y 1.373 mil € de servicios adicionales que se contabilizaron como provisión en la cuenta 496.

Se analizó una muestra del gasto por importe de 4.724 mil €; 1.995 mil € corresponden a la facturación del mes de septiembre del canon de instalaciones fijas y comunicaciones, del material móvil y de la ampliación, conforme a lo estipulado a la documentación contractual, revisados según la evolución del IPC, y 2.729 mil € corresponden a la facturación de la regularización de las retenciones y la liquidación de los servicios adicionales. Metro dio conformidad a las facturas por cumplirse los niveles de servicio, una vez calculados los índices de calidad del mes anterior, aunque no se aportó la certificación de los trabajos efectivamente realizados correspondiente a la facturación del canon del mes de septiembre, conforme establece la condición 21ª del pliego de condiciones económicas.

Servicio de limpieza de estaciones de la red de Metro 2/Ramal, 4/ML1 y 5, lotes 2, 4 y 5 (nº 7208000712)

El contrato adjudicado por concurso entre empresas registradas en el Registro de Proveedores de Transporte en la categoría de Limpiezas de Estaciones e invitadas por Metro, fue suscrito el 27 de noviembre de 2008 con una empresa del sector. El contrato entró en vigor el 1 de diciembre de 2008 con un plazo de duración inicial de 6 años y prorrogable por períodos anuales hasta un máximo de cuatro, por acuerdo expreso entre las partes, aunque en el acuerdo de 22 de julio de 2013 se aprobó una prórroga de tres años, alcanzando el contrato una vigencia de 9 años.



El precio total anual estimado era de 8.815 mil €, IVA excluido, distribuido por lotes, siendo el precio que Metro se obligaba a abonar al contratista, el resultado de aplicar los precios unitarios por el número de operaciones y trabajos realmente realizados en cada período teniendo en cuenta las regularizaciones y revisiones de precios correspondientes. Si durante la vigencia del contrato fueran adjudicadas al contratista nuevas estaciones, se aplicarían los precios unitarios integrados en el contrato.

A petición expresa del contratista, se podrían revisar los precios del contrato en función de la variación del IPC interanual incrementado en 5 puntos porcentuales a partir de 1 de enero de 2009, y así en los sucesivos años hasta el 1 de enero de 2011 y desde esta última fecha y hasta la conclusión de la vigencia del contrato según IPC del año anterior.

El pliego rector establecía en la condición 55 que si durante la ejecución del contrato y como consecuencia de necesidades nuevas o de causas técnicas imprevistas, debidamente justificadas, surgía la necesidad de introducir modificaciones en el contenido del mismo, se procedería a elaborar nueva documentación contractual, que debería ser suscrita por las partes. El contrato ha sido objeto de las siguientes modificaciones:

- Escrito de aceptación de 22 de noviembre de 2010, firmado por la Dirección Económica de Metro, a la propuesta del contratista consistente en la optimización de las limpiezas generales y selectivas que suponían modificar el importe del contrato a un importe anual de 9.855 mil € para 2011 y 2012 y de 9.332 mil € para 2013 y 2014, sin contemplar la aplicación del IPC, que llevan incorporadas las operaciones de limpieza de las nuevas cuatro estaciones de la Línea 2 desde el momento de su inauguración prevista para 2011.
- Acuerdo de 22 de julio de 2013 por el que se reordenaban las operaciones de limpieza, que suponía una reducción del servicio de limpieza, con el objetivo de conseguir una optimización de las mismas según las necesidades reales, y se prorroga la vigencia del contrato por 3 años, hasta el 30 de noviembre de 2017, en la cual se aprobaron nuevos importes anuales máximos, pasando de 9.468 mil € en 2013 a 8.330 mil € en 2017, para las líneas 2, 4, 5 y R, y 377 mil € en 2013 a 332 mil € en 2017, para ML1.

Estos importes estimados podrían minorarse en función del cierre de vestíbulos realizado en el año 2012.

Así mismo, se modifica lo estipulado para la revisión de precios, que será la mitad del IPC legalmente registrado por el INE en el año natural anterior. En 2013 no se aplicará revisión de precios.

- Acuerdo de 30 de octubre de 2013 por el que se reducía el servicio por el cierre de vestíbulos de líneas debido a la disminución de viajeros así como los importes mensuales.



- Acuerdo de 22 de abril de 2014 por el que se aprobaba la reapertura de los vestíbulos incluidos en el anterior acuerdo pasando el alcance de las operaciones de limpieza al que determinaba el acuerdo de 22 de julio de 2013.
- Acuerdo de 21 de agosto de 2014 sobre suspensión del servicio por el cierre de estaciones por obras de mejora en la línea 5 durante el verano y se estimaba el menor importe de los servicios de limpieza a no realizar.

Las modificaciones fueron suscritas por el Consejero Delegado de Metro excepto en la primera de fecha 22 de noviembre de 2010 en la que la Dirección Económica de Metro emitió escrito de aceptación de la propuesta de la contratista.

No se aportaron los importes modificados del canon para cada uno de los lotes según formato de la oferta económica.

El gasto de 2014 por la realización del servicio del contrato fue de 9.385 mil €, inferior al canon máximo vigente para este año (9.464 mil €), aprobado en el segundo acuerdo de 22 de julio de 2013 revisado con la mitad del IPC del año anterior. Se seleccionó una muestra por importe de 787 mil €, correspondiente a la facturación de diciembre, verificándose que se facturó por la doceava parte del canon minorado por el importe del cierre de un vestíbulo. No se aportó la certificación de los precios unitarios así como de los trabajos efectivamente realizados, que debe aceptar la Dirección del servicio, según establece la condición 4 del contrato. Se aportó la programación así como los partes diarios del mes seleccionado. Igualmente, se aportó el cálculo de los indicadores de calidad resultado de las inspecciones realizadas en 2014, según los cuales no procedía aplicar penalizaciones en las facturas de 2014.

Servicio de limpieza del material móvil de Metro líneas 1, 3, 4, ML 1, 6, 9 y 9B, bloques A y C (nº 7212000295)

El contrato de 1 de junio de 2012, fue suscrito con una empresa del sector, adjudicado por concurso según procedimiento abierto, por un precio máximo anual de 4.378 mil €, IVA no incluido, revisable anualmente en un 85% máximo de la evolución del IPC a petición del contratista, distribuido por lotes, y con una vigencia inicial de 2 años desde fecha de contrato, prorrogable por períodos anuales hasta un máximo de dos, por acuerdo expreso entre las partes.

El contrato, una vez alcanzado el final de su período de vigencia inicial, 31 de mayo de 2014, no se ha prorrogado, si bien continuó la prestación del servicio por este contratista hasta 31 de julio de 2014, fecha de la firma del contrato de una nueva licitación, debido a la demora en la finalización de ésta. El acuerdo de prorrogar el servicio hasta la entrada en vigor del nuevo adjudicatario no se formaliza por escrito. En el pliego rector se establecen prórrogas anuales.

El importe del canon revisado según el 85% del IPC era de 4.441 mil € para 2014, IVA no incluido, y el gasto contabilizado ascendió a 2.315 mil €. Se seleccionó una muestra de 341 mil € correspondiente a la facturación de marzo de 2014, verificándose que se había facturado según los precios unitarios vigentes de acuerdo con el procedimiento establecido en el pliego rector y el contrato. Se aportaron tanto



la programación como los partes diarios de limpiezas para el mes seleccionado que se contrasta con los partes remitidos por el contratista.

El contratista no cumplimentó el anexo XII Certificación de los trabajos por coches y por líneas, que debería haberse cumplimentado en abril. Con un retraso de 3 meses, en julio, ambas partes firmaron un acta de certificación dando conformidad a la factura proforma del mes de marzo, incluyendo ésta última el desglose del coste por coches de marzo, pero sin datos del coste acumulado y del coste del mes y acumulado por líneas.

Se descontó un importe de 3 mil € de la facturación de enero y mayo en concepto de penalizaciones como resultado de las inspecciones realizadas en el servicio.

Suministro de energía eléctrica de alta y baja tensión

En 2013 se adjudicaron los cinco lotes de la licitación del suministro de energía eléctrica en los puntos de suministro de Metro alimentados en alta y baja tensión por el procedimiento abierto y precio más bajo, por un período de 18 meses, desde 1 de julio de 2013 al 31 de diciembre de 2014, sin posibilidad de prórroga.

En 2014 el precio unitario de la energía de alta tensión resultaba de la aplicación de una fórmula de indexación mixta al mercado de futuros OMIP y al mercado diario OMIE, por período tarifario de cada lote, vinculando los valores de los coeficientes ofertados que constituyen dicha fórmula; para el lote de baja tensión, el precio unitario era fijo para cada una de las tarifas en que se agrupaban los puntos de suministro de energía de Metro durante toda la vigencia del contrato.

El precio de los contratos, que no incluía el impuesto especial sobre la electricidad, los componentes regulados de las tarifas de acceso y el IVA, tenía un valor meramente estimativo por ser el resultado de aplicar los precios unitarios a los consumos estimados de cada período horario.

Se adjudicaron a dos empresas, resultando una de ellas adjudicataria también del lote 5, de baja tensión. La muestra seleccionada correspondía a los contratos suscritos con los adjudicatarios de los lotes de alta tensión, que se detallan a continuación:

- Contrato nº 7213001216, de 5 de agosto de 2013, de suministro de energía eléctrica en los puntos de suministro alimentados en alta tensión de los lotes, 2, 3 y 4, por un precio estimativo de 52.168 mil € para todo el período de vigencia y conforme a los valores de los términos regulados incluidos en la fórmula, para el cálculo del precio unitario, y a los consumos estimados.

El gasto de 2014 ascendió a 34.884 mil €, 36.113 mil € de facturas de 2014 minorado en 1.229 mil € de exceso de provisión de 2013; en el gasto de 2014 se incluía la provisión de facturas pendientes de recibir, habiéndose producido un exceso de la dotación por importe de 6.655 mil €.

- Contrato nº 7213001188 de suministro de energía eléctrica en los puntos de suministro alimentados en alta tensión del lote 1, por un precio estimativo de



13.405 mil € para todo el período de vigencia y conforme a los valores de los términos regulados incluidos en la fórmula, para el cálculo del precio unitario, y a los consumos estimados. No constaba la fecha en el contrato.

El gasto de 2014 fue de 8.582 mil €, por la facturación de 2014 que incluye la provisión de facturas pendientes de recibir, no habiéndose producido exceso de provisión.

De la facturación de los contratos anteriores, se analizó una muestra por importe de 4.575 mil €, verificándose de conformidad la corrección de la facturación y el cumplimiento del procedimiento de compra y de determinación de los precios unitarios regulados en el contrato.

Metro suscribió un contrato de servicio de asesoramiento para la gestión del contrato de suministro de energía eléctrica de Metro para el período de julio 2013 a diciembre 2014 con una empresa del sector (nº 7213001297) de fecha 17 de julio de 2013, por importe de 29 mil €, IVA excluido. Esta empresa ha realizado la auditoria de las facturas de la muestra, dando su conformidad a las mismas.

Por último, hay que señalar que no se realizaron estudios sobre el ahorro económico obtenido al comprar la electricidad en el mercado a futuros.

III.4.4. GASTOS FINANCIEROS

La distribución de los gastos financieros imputados a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2014 se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro III.4.4-1
GASTOS FINANCIEROS, 2014
(mil €)

CONCEPTO	IMPORTE
Gastos financieros préstamos a largo plazo	13.757
Gastos financieros pólizas a corto plazo	410
Gastos arrendamiento financiero	2.247
Gastos financieros préstamos I+D+i	205
Gastos financieros operaciones de cobertura	147
Intereses de demora proveedores	2.018
Otros gastos financieros	384
TOTAL	19.168

Fuente: Cuentas anuales 2014 Metro

Los cinco primeros conceptos se corresponden con los gastos financieros devengados por operaciones de endeudamiento: préstamos a largo plazo, pólizas de crédito a corto plazo, arrendamiento financiero, préstamos de I+D+i y operaciones de cobertura financiera.



Los gastos por intereses de demora a proveedores se corresponden con la dotación a la provisión por este concepto del ejercicio 2014. Metro realizó un cálculo de posibles reclamaciones de intereses de demora de sus proveedores por incumplimiento del plazo de pago establecido, estableciendo los días transcurridos entre la fecha del plazo límite de pago de las facturas y la fecha de su pago, y aplicando el tipo de interés de demora vigente (8,25 % para el primer semestre de 2014 y 8.15% para el segundo semestre de 2014). De la cantidad total calculada, 4.036 mil €, se estimó que las posibles reclamaciones de intereses ascenderían al 50%, por lo que se realizó la dotación por la mitad, 2.018 mil €.

La contrapartida es la cuenta de activo 496010 "Provisión por intereses de demora", con un saldo a 31 de diciembre de 2014 de 4.291 mil €. Su evolución durante el período 2011 a 2014 se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro III.4.4-2
PROVISIONES POR INTERESES DE FACTURAS PAGADAS FUERA DE PLAZO
(mil €)

EJERCICIO	SALDO INICIAL	DOTACIÓN	PAGOS	SALDO FINAL
2011	0	175	0	175
2012	175	1.437	0	1.612
2013	1.612	1.633	500	2.745
2014	2.745	2.018	472	4.291

Fuente: Mayores Gastos

Las provisiones dotadas en los años 2011, 2012 y 2013 sumaron 3.245 mil €, mientras los pagos a terceros con aplicación de estas provisiones fueron 500 mil € en 2013 y 472 mil € en 2014, para un total de 972 mil €, el 30% del total dotado.

Metro debería plantearse la adopción de un procedimiento de aplicación del exceso de provisiones en función de los años transcurridos desde la dotación.



IV. CONCLUSIONES

1. Las cuentas anuales y el informe de gestión del ejercicio 2014 de Metro fueron aprobados por su Junta General de Accionistas el 28 de mayo de 2015. La aprobación se realizó dentro de los seis meses siguientes al cierre del ejercicio económico, plazo establecido en los artículos 120 y 127.3 de la Ley 9/1990, de 8 de noviembre, reguladora de la Hacienda de la Comunidad de Madrid.

Dichas cuentas anuales fueron remitidas a la Cámara de Cuentas, con fecha de entrada 18 de junio de 2015, y por tanto dentro del mes siguiente a la fecha de su aprobación por lo que la rendición se ha realizado en el plazo establecido en el artículo 16 de La Ley de la Cámara de Cuentas. (Apartado III.1)

2. De la evolución del Balance de situación en el periodo 2012/2014 procede señalar que el valor total del Activo y del Pasivo disminuyó un 15,2% entre los años de referencia, pasando de 2.014.272 mil € a 1.708.498 mil €.

Si bien tanto las variaciones del activo no corriente como las del activo corriente se muestran en el informe, procede destacar en este apartado, que el Patrimonio neto disminuyó un 36,2% pasando de 966.209 mil € en 2012 a 616.014 mil € en 2014. Debe significarse que de ese importe, 615.559 mil € correspondían a Subvenciones de Capital ya que las pérdidas acumuladas a esa fecha, que ascendían a 432.978 mil €, prácticamente igualaban el importe del Capital y Reservas (434.601 mil €).

También destaca el incremento del Pasivo no corriente que fue de 130.212 mil € en el periodo de referencia. Las principales variaciones fueron un incremento de 74.559 mil € de la deuda a largo plazo con entidades de crédito y un incremento de 53.619 mil € de las provisiones por obligaciones a largo plazo con el personal correspondientes a indemnizaciones aplazadas del expediente de regulación de empleo presentado en 2013 y reclamaciones judiciales de los sindicatos por la aplicación de descuentos salariales. (Apartado III.2)

3. Respecto a la evolución de la Cuenta de pérdidas y ganancias en el período 2012/2014 procede significar que el Resultado del ejercicio de 2014 negativo (29.756) mil € disminuyó el 63,6%, comparado con el de 2012.

Dos operaciones afectaron de forma especial a los resultados de los dos últimos ejercicios, en 2013 se contabilizaron 71.379 mil €, correspondientes a los gastos previstos de ERE, indemnizaciones y cargas sociales, lo que incrementó las pérdidas en dicho importe y en 2014 los ingresos se incrementaron de forma puntual en 123.813 mil €, consecuencia de la venta de inmuebles y material móvil.

La partida más significativa de los ingresos de explotación es el importe neto de la cifra de negocio procedente de la explotación del servicio de Metro, Tarifa de equilibrio, TFM, MLM y la comisión por la venta de títulos de transporte de CRTM. Estos ingresos descendieron en un 12,5%, en el periodo 2012 a 2014. En 2013 la disminución fue de 105.155 mil €, respecto a 2012 y en 2014 no se recuperaron las cifras obtenidas en 2012. Este hecho se debe en gran parte a la modificación de la



tarifa de equilibrio aprobada para el ejercicio 2014, cuyo análisis se realiza en el área de ventas y otros ingresos de explotación. (Apartado III.2)

4. De los importes reflejados en las cuentas anuales presentadas se obtienen los indicadores financieros incluidos en el Apartado III.2 . Sobre los mismos se puede concluir que los valores de la ratio de solvencia y de la ratio de liquidez representan una situación de precaución. Las ratios de endeudamiento tienen una subida importante entre 2012 y 2014, pasando el total de 1,08 a 1,77 y el financiero de 0,54 a 1,00. (Apartado III.2)

5. La agrupación más significativa cuantitativamente del activo del balance de situación de Metro en 2014 es el inmovilizado material 1.342.455 mil € que junto al inmovilizado intangible 9.509 mil € para un total de 1.351.964 mil € representa el 93,1% del activo no corriente y el 79,1% del total del activo.

Metro no dispone de un inventario contable de inmovilizado completo y valorado a 31 de diciembre de 2014, por tanto no se acredita la realización de comprobaciones periódicas de la exactitud de los saldos contables con la realidad física de las inversiones, lo que implica una limitación al alcance de la fiscalización de este epígrafe del Balance.

Por otra parte, Metro no ha registrado contablemente en las cuentas anuales de 2014 ni los bienes que le han sido cedidos para su explotación sin contraprestación alguna, correspondientes a infraestructuras realizadas con cargo a presupuestos de diferentes Administraciones Públicas desde 1956, ni la cesión de uso a la Sociedad de determinada infraestructura ferroviaria que la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid realizó en 2012 de forma gratuita y por un periodo de 15 años. No se dispone de la información precisa para realizar la valoración de estos bienes y derechos de uso, por lo que no es posible determinar el efecto que este hecho pudiera tener en las cuentas anuales del ejercicio 2014. (Apartado III.3.1)

6. Los beneficios registrados durante 2014 por ventas de inmovilizado ascendieron a 123.813 mil € habiéndose fiscalizado sin incidencias a significar las operaciones de enajenación del recinto de Cuatro Caminos, del recinto de Granada-Cavanilles y la venta de trenes al subterráneo de Buenos Aires con el detalle que se recoge en el informe. (Apartado III.3.1)

7. En la fiscalización de las altas de inmovilizado en el ejercicio 2014 se han detectado incumplimientos en materia de contratación de la normativa de aplicación a Metro. Dicho régimen jurídico está recogido en las Instrucciones internas de contratación aprobadas el 13 de septiembre de 2012 en el marco de la Ley 30/2007, de contratos del sector público, Texto Refundido de la Ley de contratos del sector público aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 14 de noviembre, así como la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales. También se ha detectado que el contrato correspondiente a la modificación de 141 equipos de aire acondicionado para coches 2000 burbuja de fecha 2 de abril de 2014 e importe 860 mil € más IVA no se incluyó en la relación de contratos que anualmente se remite a esta Cámara de Cuentas.



Dichos incumplimientos se observan en el acuerdo novatorio de 9 de noviembre de 2012 del contrato formalizado el 10 de diciembre de 2007 cuyo objeto era el diseño, fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía de 28 vehículos auxiliares que componen 10 lotes de diversas unidades, tipos, precios y plazos de entrega, afectando la novación de forma sustancial al objeto y el precio del lote 1, dado que el número de dresinas se redujo de 3 a 2 y el precio de cada dresina se incrementó en un 41,7%.

El acta de recepción provisional del lote de referencia tuvo lugar el 26 de junio de 2014 observándose que en su anexo constan una serie de trabajos a realizar fijándose para ello un plazo que se extiende hasta noviembre de 2014.

Asimismo se observa la ausencia de licitación de la fase conclusiva del proyecto SIAR, fase complementaria y necesaria respecto a la fase I que fue licitada, cuyo importe asciende a 4.324 mil € más IVA y representa un coste respecto al proyecto de la fase licitada, 3.424 mil €, de más del 126,9%. El encargo a la sociedad del contrato inicial se formalizó mediante un acuerdo entre las partes de fecha 12 de diciembre de 2007. Posteriormente se informa, sin que se aporte la acreditación documental que corresponde, que hubo necesidad de realizar tres replanificaciones del proyecto en esta fase conclusiva con un incremento importantes de jornadas y un sobrecoste para Metro de 3.044 mil €, más IVA. Este último gasto se corresponde con la factura emitida por la finalización del proyecto con fecha 9 de abril de 2014. (Apartado III.3.1)

8. El saldo de deudores comerciales a fin del ejercicio fiscalizado, 72.973 mil € disminuyó en un 42,0% respecto al del ejercicio 2013.

El saldo de Clientes por ventas y prestación de servicios, 56.737 mil €, representado por el CRTM disminuyó en un 91,5%; el de clientes empresas del grupo y asociadas, 8.095 mil €, presenta un 17,2 % de reducción y recoge las operaciones de Metro con sus dos empresas asociadas. El análisis de las operaciones de este saldo se centró en MLM con los resultados que reflejan en el informe y las operaciones con la empresa TFM fueron verificadas y comprobadas con el detalle que se recoge en el área de ventas y otros ingresos de explotación.

En la cuenta de "Deudores diversos" se produce un incremento del 162,2% en el saldo pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2014, 8.141 mil €, respecto al del ejercicio 2013. Es significativo del saldo de deudores de dudoso cobro el importe pendiente de cobro a la empresa Metro de Santo Domingo, 5.766 mil €, de los que 550 mil € corresponden al ejercicio 2010, 3.959 mil € al 2011 y 1.257 mil € al 2012. Las sucesivas dotaciones de provisión por insolvencias y las actuaciones realizadas en 2014 para el cobro de esta deuda se recogen en el informe. (Apartado III.3.3)

9. De las provisiones a largo plazo por el abono transporte a jubilados, no se considera procedente la correspondiente a 8.273 mil €, por cuanto no se ajusta a las estipulaciones de la 16ª NRV del PGC. Respecto a la provisión por 423 mil €, del conflicto iniciado por CCOO, también relativo al abono transportes, con una sentencia desestimatoria, recurrida por Metro, se considera prudente mantenerla mientras no exista un fallo definitivo.



Metro provisiona al 100% las contingencias que conoce, y a la vista de algunos saldos que no presentaron movimiento, tal como sucede en el caso del conflicto con el personal jubilado referido anteriormente, procede la revisión de los criterios aplicados en materia de provisiones. (Apartado III.3.4)

10. Respecto al endeudamiento el Balance de Situación rendido en las Cuentas anuales 2014 de Metro muestra a fin de ejercicio un saldo de deudas a largo plazo de 504.188 mil € y de deudas a corto plazo de 110.597 mil €, distribuidos entre deudas con entidades de crédito 506.948 mil €; acreedores por arrendamientos financieros 63.272 mil €; y otros pasivos financieros 43.394 mil €; y deudas por derivados, 1.171 mil €.

Se verificó en conformidad que las concertaciones de deuda con entidades de crédito cumplieron con lo establecido en los artículos 91 y 92 de la LHCM y en las Órdenes de 30 de diciembre de 2005 de la Consejería de Hacienda y de 12 de marzo de 2014 del Consejero de Economía y Hacienda. (Apartado III.3.5)

11. El saldo de los acreedores comerciales y cuentas a pagar a 31 de diciembre de 2014 asciende a 379.858 mil € y representa el 34,7% del pasivo. A fin del ejercicio anterior dicho saldo era de 420.117 mil € por lo que su disminución es de un 9,6%.

El 92,1% del total del saldo de los acreedores comerciales y otras cuentas a pagar corresponde al saldo de proveedores y acreedores varios del que se han analizado las partidas más destacables con los resultados reflejados en el informe.

De la relación de proveedores y acreedores varios a 31 de diciembre de 2014, excluidas las partidas del CRTM y las provisiones por facturas pendientes de recibir, se detectaron algunas incidencias pendientes de regularización. (Apartado III.3.6)

12. Del control interno del área de ventas y otros ingresos de explotación procede destacar que en el ejercicio 2014, Metro cuenta con 1.543 puntos de venta repartidos entre 300 estaciones de la Red, disponiendo de manuales y de aplicaciones adecuadas para el control y registro de la recaudación diaria de la Red de Metro.

El importe total de la cifra de negocios asciende a 707.743 mil € y representa el 76,5 % del total de ingresos de explotación obtenidos en el ejercicio. Se fiscalizaron los ingresos por transporte de viajeros, los de comisión por venta de Abonos de transporte y los correspondientes a la explotación TFM, con un alcance del 98,8% de la cifra de negocios de Metro en 2014.

La cuenta "Ingresos por transporte de viajeros" recoge el importe de los servicios de transporte público ferroviario de la Comunidad de Madrid, con base en una tarifa media (tarifa de equilibrio), por viajero transportado, de acuerdo con el acuerdo marco con el CRTM, tarifa definida como suficiente para cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización.

El acuerdo de aplicación establece para 2014 unas previsiones de demanda de 576.500 mil viajeros, fijándose en la Memoria del CRTM de liquidación y cierre del citado ejercicio unas previsiones de ingresos por transporte de viajeros para Metro de



747.202 mil €, lo que supone una tarifa de equilibrio a aplicar para 2014, de 1,2961 € netos. Los viajeros reales fueron de 560.854 mil, lo que habría supuesto unos ingresos reales de 726.923 mil € (IVA no incluido).

Por acuerdo de la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM, de 29 de diciembre de 2014, se aprueba la tarifa de equilibrio definitiva de Metro para 2014, prorrogándose la de 2013 y como resultado queda fijada en 1,189677 € netos, dato que como tarifa revisada se incorpora a la Memoria de referencia. Dicha decisión ha supuesto para Metro una reducción de sus ingresos reales, obtenidos en función de los viajeros reales y con la tarifa de equilibrio aprobada inicialmente, de 59.688 mil € (IVA no incluido), lo que incide directa y negativamente en su cuenta de resultados en el ejercicio.

Los ingresos por la venta de títulos de transporte, en concepto de comisión, así como ingresos de explotación TFM (Transportes Ferroviarios de Madrid) por la explotación integral de la concesión ferroviaria de la línea 9B han sido fiscalizado sin incidencias a señalar. (Apartado III.4.1)

13. En el área de gastos de personal se analizó el expediente de regulación de empleo. El 30 de diciembre de 2013, Metro comunicó a la "Comisión representativa de los trabajadores del despido colectivo instado por Metro, SA" la decisión empresarial del Despido Colectivo.

En la documentación analizada sobre el expediente de regulación de empleo consta el escrito de 27 de diciembre de 2013 a la DG de Trabajo, de la Consejería de Empleo, Turismo y Cultura de la CM, por el que se comunica que el 26 de diciembre de 2013 había finalizado el período de consultas con los representantes de los trabajadores, habiéndose suscrito un acuerdo en el procedimiento de despido colectivo. No se integra en la citada documentación la Resolución expresa por parte de la Autoridad Laboral.

El despido colectivo fue motivado únicamente en causas económicas y productivas. Los trabajadores acogidos al ERE, fueron 587, el 90,97% fue personal de operaciones o explotación y el resto de estructura. Se acogieron 3 trabajadores con más de 65 años (el 0,5%), 199 trabajadores entre 60 y 64 años, (33,9%) y el grupo más numeroso estaba en la horquilla entre 55 y 59 años, con 382 trabajadores, es decir, el 65,1% de los afectados.

El coste correspondiente a indemnizaciones fue de 59.074 mil €, coste incrementado en 1.113 mil € por el Convenio especial obligatorio con la Seguridad Social para el colectivo de mayores de 55 años, pagados íntegramente en 2014 y el importe correspondiente al Convenio voluntario para los mayores de 61 años cuyo pago se inicia en 2016, con un coste estimado de 14.290 mil €.

Respecto a las retribuciones que se han incluido en la Base Salarial Bruta, según la cláusula 3ª del acuerdo alcanzado entre las partes se incluyeron todos los conceptos salariales cobrados en 2013, excepto las horas extraordinarias no estructurales y de fuerza mayor. A la vista de los datos que se detallan en el informe sobre los conceptos salariales incluidos, procede observar que si bien, en principio, son susceptibles de



incluir en el cálculo de la Base Salarial Bruta todos los complementos percibidos en 2013 hay una serie de ellos que, por su naturaleza, se perciben durante un periodo limitado de tiempo durante la vida laboral de los trabajadores. Por ello, en opinión de esta Cámara, el criterio para incluir todos estos complementos en el cálculo de la Base Salarial Bruta debería haber sido más restrictivo. (Apartado III.4.2)

14. Se verificaron las retribuciones del personal directivo detectándose en la totalidad de los casos analizados que se acreditaron unos importes que no están contemplados en los contratos, tales como compensación SS, Ajuste cuota SS y Reconocimiento médico. La percepción de estos tres conceptos retributivos, que son de carácter dinerario, debe calificarse como un pago indebido y por tanto procede su reintegro. Otros son retribuciones en especie que no figuran en contrato y que, igualmente, deberían ser reintegradas. En todo caso procede modificar el contrato de los directivos con el fin de evitar a futuro esta incidencia.

Metro debe proceder a calcular la cantidad total a reintegrar por todos los directivos afectados por esta incidencia y ello respecto al periodo no prescrito. (Apartado III.4.2)

15. En los gastos de publicidad fiscalizados se observa una defectuosa planificación de los mismos en 2014 que fue objeto de revisión mediante varias modificaciones contractuales dado que en el contrato en vigor el precio se estableció por un importe estimado máximo anual de 4.000 mil € y fue objeto de prórroga por un importe de 400 mil €. El contrato prorrogado fue objeto de tres modificaciones hasta alcanzar un importe máximo anual de 3.035 mil €. Dado que la realización del gasto derivado del contrato se determina a lo largo de su vigencia, la prórroga por el precio máximo anual hubiera sido lo procedente, y ello sin perjuicio del ajuste que proceda de este tipo de gastos tras las evaluaciones correspondientes.

La muestra fiscalizada alcanzó un importe de 1.157 mil € que corresponde a las campañas publicitarias de Metro efectuadas en televisión, radio, prensa, cine, internet y exterior. No se aportaron la totalidad de los soportes de internet y exterior facturados ni se emitieron las certificaciones establecidas en la condición 29 del pliego rector del contrato, por los servicios efectivamente realizados, con carácter previo a la emisión de facturas.

En cuanto al contenido del gasto, una de las partidas fiscalizadas correspondía al patrocinio durante once meses de una sección dominical de prensa escrita denominada "A tu salud Verde" por un importe de 220 mil € en 2014 y su objetivo era la "*promoción del uso de Metro como medio de transporte*", como se especifica en el escrito de 9 de diciembre de 2013 de solicitud de autorización a la CM de la Campaña de Acuerdos 2014. Del examen de las facturas y comprobantes del gasto procede concluir que su contenido no responde en su concreción a una campaña de publicidad con el objetivo señalado, si bien en fase de alegaciones se manifiesta que se patrocinó dicha sección dada su orientación al fomento de valores medioambientales y de la movilidad sostenible características propias del transporte público prestado por Metro por lo que se considera uno de los mejores reclamos publicitarios que puede exhibir con el objetivo de referencia. (Apartado III.4.3)



16. El contrato para la prestación del servicio coordinado de sistemas de seguridad de la red de Metro suscrito el 19 de octubre de 2004 establecía que el importe total del mismo era de 132.537 mil € con vigencia de 10 años. Tras los acuerdos de modificación del contrato por la aplicación de lo previsto en el pliego de condiciones administrativas generales para la contratación de prestación de servicios por Metro, de 23 de enero de 2003, el importe total del gasto fue de 167.007 mil €, 26,0% superior al precio de adjudicación.

Con anterioridad a su vencimiento, el 16 de mayo de 2014, se firma un acuerdo , en el que se incluyeron una serie de acuerdos sobre la compra por parte de Metro a la empresa de la totalidad de equipos y dispositivos instalados para la ejecución del contrato, asunto que se analiza en el área de inmovilizado y sobre la no aplicación de penalización alguna en los últimos 5 ejercicios, procediendo Metro a abonar a la empresa 1.356 mil € correspondientes a parte de las retenciones desde 2009 hasta la fecha, que se encontraban pendientes de regularización. Asimismo el acuerdo de referencia contempla que se liquidarán los servicios adicionales prestados por la empresa a petición de Metro sobre equipos, sistemas y estaciones no incluidos en el contrato, pendientes de regularización por importe de 1.619 mil €. (Apartado III.4.3)

17. Respecto a los contratos de suministro de energía eléctrica de alta y baja tensión fiscalizados debe señalarse que no se realizaron estudios sobre el ahorro económico obtenido al comprar la electricidad en el mercado a futuro. (Apartado III.4.3)

18. Los gastos financieros imputados a la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2014 asciende a 19.168 mil €, distribuidos entre gastos de préstamos a largo plazo, 13.757 mil €; gastos de arrendamiento financiero préstamos a largo plazo, 2.247 mil €; intereses demora a proveedores, 2.018 mil €; y otros gastos financieros, 1.146 mil €.

La dotación contabilizada en 2014 por intereses de demora a proveedores fueron 2.018 mil €, según cálculos que se recogen en el informe, con contrapartida en la cuenta de activo 496010 "Provisión por intereses de demora", cuyo saldo a 31 de diciembre de 2014 era 4.291 mil €. Las provisiones dotadas en los años 2011, 2012 y 2013 sumaron 3.245 mil €, mientras los pagos a terceros con aplicación de estas provisiones fueron 500 mil € en 2013 y 472 mil € en 2014, para un total de 972 mil €, el 30% del total dotado. (Apartado III.4.4)



V. RECOMENDACIONES

1. Metro debe reforzar en el seno de su organización las actuaciones de seguimiento, supervisión y evaluación del control interno que muestra insuficiencias en lo que concierne al tipo de deficiencias que se recogen en las distintas áreas de este informe.

2. A fin de ejercicio se debiera ajustar la tarifa de equilibrio a los costes reales y a los viajeros que han utilizado el servicio, para evitar los desequilibrios financieros que está teniendo Metro, con la consecuencia de unas pérdidas acumuladas que prácticamente igualan su Capital y Reservas.

3. Metro debe plantearse el procedimiento de aplicación del exceso de provisiones detectado en función de los años transcurrido desde la dotación. Asimismo debe adoptar unos criterios de dotación de provisiones que respondan a perspectivas reales.

Respecto de la Provisión por retribuciones a largo plazo al personal, ante su importancia cuantitativa, se considera necesario elevar consulta al ICAC, que es la autoridad competente en materia de interpretación del PGC.



Cámara de Cuentas
Comunidad de Madrid

VI. ANEXOS

METRO DE MADRID
2014

Anexo I.1
BALANCE DE SITUACIÓN
(mil €)

ACTIVO	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013	PASIVO	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013
A) ACTIVO NO CORRIENTE	1.452.232	1.468.375	A) PATRIMONIO NETO	616.014	695.041
I. Inmovilizado intangible	9.509	7.810	A.1) Fondos propios	1.623	31.379
II. Inmovilizado material	1.342.455	1.410.674	I. Capital	14.084	14.084
IV. Inversiones empresas grupo y asociadas L/P	36.331	36.319	III. Reservas	420.517	420.517
V. Inversiones financieras a largo plazo	62.889	12.652	V. Resultados de ejercicios anteriores	(403.222)	(184.405)
VI. Activos por impuesto diferido	1.048	920	VII. Resultado del ejercicio	(29.756)	(218.817)
			A.2) Ajustes por cambios de valor	(1.168)	(214)
			A.3) Subvenc., donaciones y legados recibidos	615.559	663.876
B) ACTIVO CORRIENTE	256.266	281.790			
II. Existencias	12.596	11.458	B) PASIVO NO CORRIENTE	590.671	526.313
III. Deudores comerc. y otras deudas a cobrar	90.575	172.382	I. Provisiones a largo plazo	78.258	76.464
IV. Inversiones empresas grupo y asociadas C/P	8	8	II. Deudas a largo plazo	504.189	440.456
V. Inversiones financieras a corto plazo	59	369	IV. Pasivos por impuesto diferido	1.852	1.997
VI. Periodificaciones a corto plazo	76.572	72.741	V. Periodificaciones a largo plazo	6.372	7.396
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	76.456	24.832			
			C) PASIVO CORRIENTE	501.813	528.811
			II. Provisiones a corto plazo	9.412	11.686
			III. Deudas a corto plazo	110.597	92.802
			V. Acreedores comerc. y otras cuentas a pagar	379.858	420.117
			VI. Periodificaciones	1.946	4.206
TOTAL ACTIVO	1.708.498	1.750.165	TOTAL PASIVO	1.708.498	1.750.165

METRO DE MADRID
2014

Anexo I.2
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS
(mil €)

PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Ej. 2014	Ej. 2013
Importe neto de la cifra de negocios	707.743	703.838
- Ventas	707.743	703.838
Variación existencias productos terminados y en curso de fabricación	—	—
Trabajos realizados por la empresa para su activo	504	408
Aprovisionamientos	(12.144)	(11.234)
- Consumo de materias primas y otras materias consumibles	(12.300)	(11.179)
- Deterioro de mercadería, materia primas y otros aprovisionamientos	156	(55)
Otros ingresos de explotación	44.822	47.663
- Ingresos accesorios y gestión corriente	43.778	46.196
- Subvenciones de explotación incorporadas a resultado	1.044	1.467
Gastos de personal	(357.706)	(438.819)
- Sueldos y salarios y asimilados	(272.951)	(335.465)
- Cargas sociales	(84.755)	(103.354)
Otros gastos de explotación	(456.898)	(452.612)
- Servicios exteriores	(450.252)	(448.325)
- Tributos	(3.393)	(3.107)
- Pérdidas, deterioros y variación de provisiones por operaciones comerciales	(3.253)	(1.180)
Amortización del inmovilizado	(110.119)	(113.828)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	44.974	49.692
Excesos de provisiones	3.556	5.907
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	123.428	6.242
Otros resultados	(902)	27
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(12.742)	(202.716)
Ingresos financieros	1.670	4.413
Gastos financieros	(19.168)	(18.079)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	—	—
Diferencias de cambio	392	(163)
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	—	(2.618)
A.2. RESULTADO FINANCIERO	(17.106)	(16.447)
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(29.848)	(219.163)
Impuesto sobre beneficios	92	346
A.4. RESULTADO EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	(29.756)	(218.817)
B. RESULTADO EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES INTERRUMPIDAS	—	—
RESULTADO DEL EJERCICIO	(29.756)	(218.817)

METRO DE MADRID
2014

Anexo I.3.1
EVOLUCIÓN DEL BALANCE DE SITUACIÓN, PERÍODO 2012/2014
(mil €)

Concepto	2012	2013	2014	Evolución 2012/2014	
Inmovilizado intangible	10.600	7.810	9.509	-1.091	-10,3%
Inmovilizado material	1.498.531	1.410.674	1.342.455	-156.076	-10,4%
Inversiones empresas grupo y asociadas L/P	38.621	36.319	36.331	-2.290	-5,9%
Inversiones financieras a largo plazo	13.201	12.652	62.889	49.688	376,4%
Activos impuestos diferidos	977	920	1.048	71	7,3%
Total Activo no corriente	1.561.930	1.468.375	1.452.232	-109.698	-7,0%
Existencias	11.616	11.458	12.596	980	8,4%
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	303.691	172.382	90.575	-213.116	-70,2%
Inversiones empresas grupo y asociadas C/P	7	8	8	1	14,3%
Inversiones financieras a corto plazo	318	369	59	-259	-81,4%
Periodificaciones a corto plazo	66.923	72.741	76.572	9.649	14,4%
Efectivo y otros activos líquidos equiv.	69.788	24.832	76.456	6.668	9,6%
Total Activo corriente	452.343	281.790	256.266	-196.077	-43,3%
Total Activo	2.014.273	1.750.165	1.708.498	-305.775	-15,2%
Capital escriturado	14.084	14.084	14.084	-	0,0%
Reservas	420.517	420.517	420.517	-	0,0%
Resultados ejercicios anteriores	-102.717	-184.405	-403.222	-300.505	292,6%
Resultado del ejercicio	-81.688	-218.817	-29.756	51.932	-63,6%
Ajustes por cambios de valor	0	-214	-1.168	-1.168	-1168100,0%
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	716.013	663.876	615.559	-100.454	-14,0%
Total Patrimonio neto	966.209	695.041	616.014	-350.195	-36,2%
Provisiones a largo plazo	21.007	76.464	78.258	57.251	272,5%
Deudas a largo plazo	428.878	440.456	504.189	75.311	17,6%
Pasivos por impuesto diferido	2.155	1.997	1.852	-303	-14,1%
Periodificaciones a largo plazo	8.419	7.396	6.372	-2.047	-24,3%
Total Pasivo no corriente	460.459	526.313	590.671	130.212	28,3%
Provisiones a corto plazo	786	11.686	9.412	8.626	1097,5%
Deudas a corto plazo	91.148	92.802	110.597	19.449	21,3%
Acreedores comerciales y cuentas a pagar	495.671	420.117	379.858	-115.813	-23,4%
Periodificaciones	0	4.206	1.946	1.946	1945900,0%
Total Pasivo corriente	587.605	528.811	501.813	-85.792	-14,6%
Total Pasivo	2.014.273	1.750.165	1.708.498	-305.775	-15,2%

METRO DE MADRID
2014

Anexo I.3.2
EVOLUCIÓN DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS, PERÍODO 2012/2014
(mil €)

Concepto	2012	2013	2014	Evolución 2012/2014	
Importe neto de la cifra de negocios (Ventas)	808.993	703.838	707.743	-101.250	-12,5%
Variación existencias PT y PC	-	-	-	-	
Trabajos realizados por la empresa para su activo	599	408	504	-95	-15,9%
Aprovisionamientos	-13.911	-11.234	-12.144	1.767	-12,7%
Otros ingresos de explotación	63.578	47.663	44.822	-18.756	-29,5%
Gastos de personal	-359.303	-438.819	-357.706	1.597	-0,4%
Otros gastos de explotación: servicios exteriores	-496.619	-448.325	-450.252	46.367	-9,3%
Resto Otros gastos de explotación	-6.368	-4.287	-6.646	-278	4,4%
Amortización del inmovilizado	-116.736	-113.828	-110.119	6.617	-5,7%
Imputación subv. inmov. no financiero y otras	52.414	49.692	44.974	-7.440	-14,2%
Excesos de provisiones	1.169	5.907	3.556	2.387	204,2%
Deterioro y resultado por enajen. inmovilizado	1.940	6.242	123.428	121.488	6262,3%
Otros resultados	-119	27	-902	-783	658,0%
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-64.363	-202.716	-12.742	51.621	-80,2%
Ingresos financieros	4.297	4.413	1.670	-2.627	-61,1%
Gastos financieros	-20.072	-18.079	-19.168	904	-4,5%
Diferencias de cambio	-469	-163	392	861	-183,6%
Deterioro y resultado enaj. instrum. financieros	-1.142	-2.618	-	1.142	-100,0%
A.2. RESULTADO FINANCIERO	-17.386	-16.447	-17.106	280	-1,6%
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-81.749	-219.163	-29.848	51.901	-63,5%
Impuesto sobre beneficios	61	346	92	31	50,8%
A.4. RESULTADO OPER. CONTINUADAS	-81.688	-218.817	-29.756	51.932	-63,6%
B. RESULTADO OPER. INTERRUMPIDAS	-	-	-	-	
RESULTADO DEL EJERCICIO	-81.688	-218.817	-29.756	51.932	-63,6%

METRO DE MADRID
2014

Anexo I.4

PASIVOS FINANCIEROS: PRÉSTAMOS A LARGO PLAZO CON ENTIDADES DE CRÉDITO
(mil €)

Operación	Año vcto.	Importe concertado	Pdte. amortiz. 1 enero	Disposiciones	Amortizaciones	Pdte. amortiz. 31 diciembre
BEI 1997	2017	60.101	15.025	—	3.756	11.269
BEI 1999	2023	78.132	43.407	—	4.341	39.066
Bankinter 2009	2020	30.000	19.500	—	3.000	16.500
Banco Popular 2009	2020	30.000	19.500	—	3.000	16.500
Banco Sabadell 2009	2020	30.000	19.500	—	3.000	16.500
BBVA 2009	2020	18.611	12.097	—	1.861	10.236
Santander 2009	2020	18.611	12.097	—	1.861	10.236
CaixaBank 2009	2020	18.611	12.097	—	1.861	10.236
Bankia 2009	2020	18.611	12.097	—	1.861	10.236
Santander 2010	2021	30.000	22.500	—	3.000	19.500
BBVA 2010	2021	50.000	37.500	—	5.000	32.500
CaixaBank 2010	2021	50.000	37.500	—	5.000	32.500
Abanca 2010	2021	30.000	22.500	—	3.000	19.500
Bankia 2010	2021	30.000	22.500	—	3.000	19.500
CaixaBank 2011	2022	25.000	21.250	—	2.500	18.750
Bankinter 2011	2022	20.500	17.425	—	2.050	15.375
Bankia 2011	2022	20.322	17.274	—	2.032	15.242
Santander 2012	2022	14.000	13.844	—	—	13.871
BBVA 2012	2018	14.000	13.889	—	2.763	11.126
Bankinter 2013	2019	30.000	27.304	—	4.939	22.365
Santander 2013	2021	15.000	14.808	—	1.684	13.136
Bankia 2014	2016	12.000	—	11.949	—	11.949
CaixaBank 2014	2019	20.000	—	19.874	—	19.874
Banco Sabadell 2014	2019	20.000	—	19.896	2.000	17.896
Santander 2014	2022	24.000	—	23.888	—	23.888
BBVA 2014	2022	30.000	—	29.877	—	29.877
Banco Caixa Geral 2014	2020	8.469	—	8.445	—	8.445
Cajamar 2014	2020	20.000	—	19.945	—	19.945
TOTAL		765.968	433.614	133.874	61.509	506.018

**METRO DE MADRID
2014**

**Anexo I.5
OTROS PASIVOS FINANCIEROS: PRÉSTAMOS I+D+i
(mil €)**

Préstamo		Año vcto.	Importe concedido	Pdte. amortiz.	Creaciones y ajustes	Amortizaciones	Pdte. amortiz.
Nº	Otorgante			1 enero			31 diciembre
1	MITYC	2019	1.827	1.071	—	203	911
2	MITYC	2020	285	172	—	29	151
3	Mº Fomento	2026	870	576	—	58	543
4	MITYC	2023	13	9	—	—	9
5	MITYC	2024	784	570	—	65	527
6	MITYC	2019	1.675	1.168	—	186	1.022
7	MITYC	2026	373	84	86	25	150
8	MITYC	2024	1.067	761	—	89	706
9	CDTI	2021	264	228	—	18	219
10	CDTI	2021	216	117	26	29	121
11	CDTI	2021	202	169	—	11	164
12	CDTI	2022	216	181	—	—	188
13	CDTI	2023	327	263	—	—	274
14	CDTI	2024	140	—	115	—	115
TOTAL			8.259	5.369	227	713	5.100

MITYC = Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

CDTI = Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (Ministerio de Ciencia e Innovación)

El importe concedido se distribuye en préstamos y subvenciones tipos de interés