



## ÍNDICE

- ✓ Introducción
- ✓ Perfil de la Sociedad
- ✓ Gestión del Servicio
- ✓ Principales Magnitudes Económicas

## INTRODUCCIÓN



En la década de los sesenta el Ministerio de Obras Públicas encargó los estudios para la construcción de la M-30 como tercer cinturón de circunvalación de la capital, dando respuesta a la necesidad de una vía que distribuyera los tráficos de entrada y salida entre la ciudad y las carreteras nacionales.

Las obras se iniciaron en la década de los setenta prolongándose su construcción en el tiempo de forma que hasta 1992 no quedó cerrado el anillo de 32 kilómetros que forman la circunvalación y teniendo los últimos tramos puestos en servicio un carácter más urbano, modificándose por tanto el concepto inicial de la vía.

Durante ese periodo de tiempo se planificó y comenzó a construir el cuarto cinturón de circunvalación, destinando a esta nueva obra la mayor parte de los recursos presupuestarios, abandonando por tanto las inversiones en la M-30. La escasez de actuaciones de modernización de la vía y la progresiva puesta en servicio de otras vías exteriores (M-40, M-50) que canalizan y distribuyen los tráficos de medio y largo recorrido, condujeron a una M-30

con un alto grado de obsolescencia en sus características funcionales, de seguridad y en general de servicio a la ciudad. En las elecciones municipales de 2003, el nuevo equipo de gobierno tenía en su programa llevar a cabo una gran proyecto de transformación urbana que incluía una reforma profunda de la M-30 para adaptarla a las necesidades de la ciudad, convirtiéndola en un anillo de distribución de tráfico que permitiera reducir la movilidad en la almendra central, potenciando el transporte público y limitando el uso del vehículo privado. Además en la zona oeste y sur de la ciudad por donde la M-30 discurría por las riberas del río Manzanares, conseguir un reequilibrio medioambiental al eliminar las barreras con los distritos del sur y el oeste y liberar y recuperar ese espacio para crear un gran parque de más de un millón de metros cuadrados, transformando esa zona en un punto de encuentro y esparcimiento para los vecinos de Madrid.



Tras un largo proceso de negociaciones, en 2004 se firmó la cesión de la M-30 y una serie de viales de funcionalidad ligada a la misma, del Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Madrid, haciéndose realidad el Proyecto Madrid Calle 30.

Para poder cumplir este compromiso cuyo coste se estimó inicialmente entre dos y tres mil millones de euros, se estudiaron las diferentes alternativas posibles en aquel momento como eran los diferentes modelos concesionales mediante peaje en sombra, método alemán, encomienda de gestión, leasing operativo o asociaciones público privadas.

De entre los modelos posibles para acometer el proyecto de la nueva Calle 30 se optó porque se desarrollase mediante gestión indirecta por una sociedad de economía mixta, al ser en aquel momento la fórmula más ventajosa para el Ayuntamiento de Madrid, ya que principalmente se diferían los costes de la reforma a lo largo de la vida de la infraestructura fomentando la equidad intergeneracional y se transferían al sector privado parte de los riesgos contando con su experiencia en la explotación.

## PERFIL DE LA SOCIEDAD

Madrid Calle 30, S.A. se constituyó en mayo de 2004 bajo la forma de sociedad anónima municipal. El objeto social y la actividad principal de la Sociedad fue la realización de obras de reforma y mejora en la vía de circunvalación M30 y sus infraestructuras y espacios relacionados, así como la gestión, explotación y mantenimiento de la vía de circunvalación M30 y sus infraestructuras y espacios relacionados.

Tras la licitación, adjudicación y puesta en marcha de todas las obras necesarias para llevar a cabo el proyecto, se licitó un concurso público para dar entrada al socio privado en el que los ofertantes tenían que presentar una memoria técnica y ofertar un modelo económico-financiero en el cual se valoraban el VAN de las aportaciones del Ayuntamiento, la cobertura media del servicio de la deuda no subordinada y el coeficiente sobre el valor neto contable de la sociedad para la venta anticipada de sus acciones en los términos previstos en el pliego.

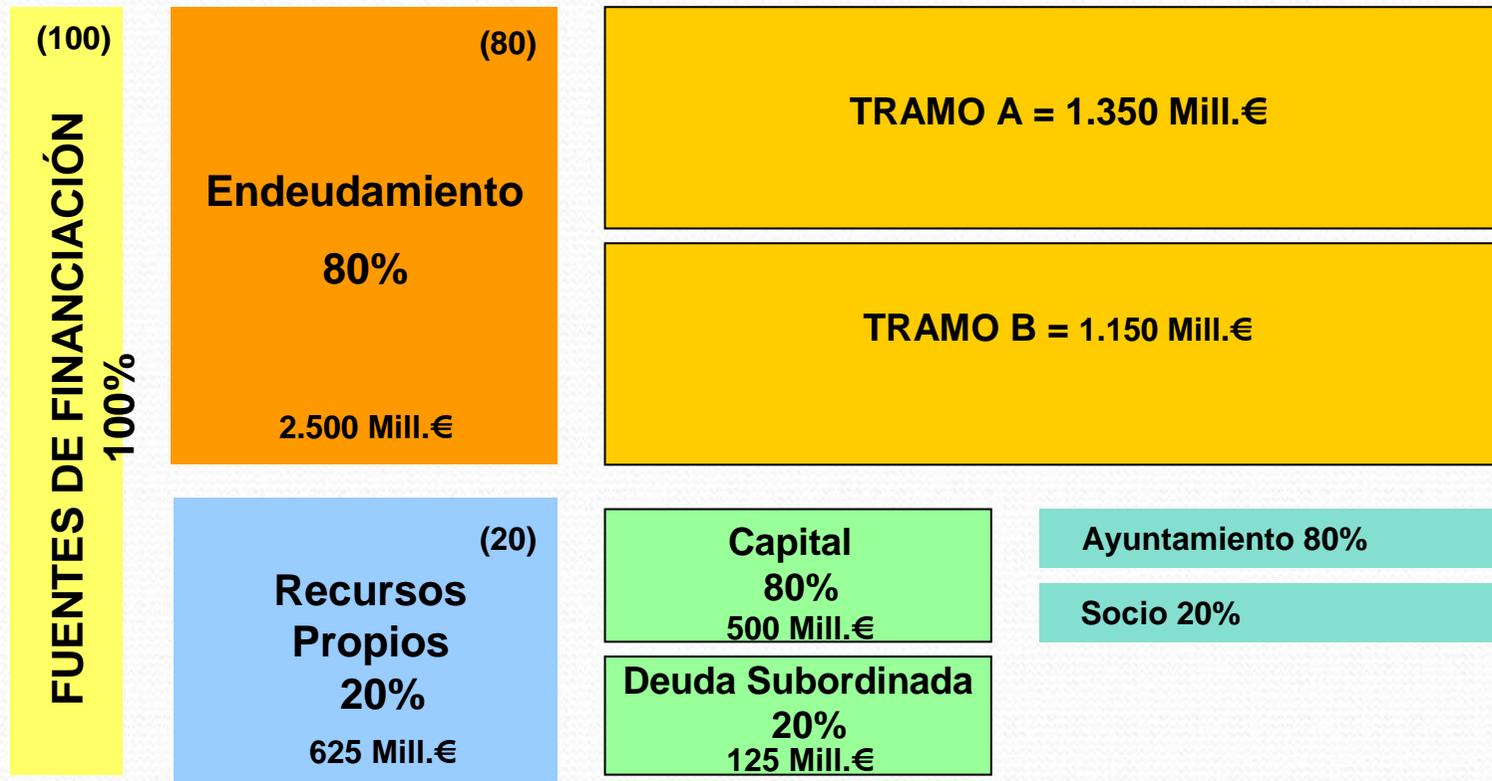
La adjudicación de dicho contrato recayó en una asociación formada por las empresas Ferrovial Servicios, S.A, Dragados, S.A. y API Conservación, S.A., las cuales en cumplimiento del pliego constituyeron una sociedad 100% privada denominada Empresa Mantenimiento y Explotación M30, S.A. (EMESA) para que entrase a formar parte del accionariado de Madrid Calle 30, S.A. con un 20% del capital social.

En septiembre de 2005 el Ayuntamiento de Madrid aprobó los nuevos estatutos de la sociedad transformándose en sociedad de economía mixta, y se firmaron los contratos relativos a los servicios de gestión integral de la M30 celebrado entre el Ayuntamiento de Madrid y Madrid Calle 30, S.A. y el contrato relativo a ciertos servicios de conservación y explotación de la M30, celebrado entre Madrid Calle 30, S.A. y Empresa Mantenimiento y Explotación M30, S.A. (EMESA). El régimen económico-financiero durante la vida de la sociedad (35 años) sería el presentado por el adjudicatario en su oferta económica. Además EMESA recogía en su objeto social dar cumplimiento de las obligaciones y ejercicio de los derechos correspondientes a la sociedad adjudicataria del Concurso Público para la Gestión del servicio Público de Reforma, Conservación y Explotación de la Vía Urbana M-30 mediante Sociedad de Economía Mixta.

Uno de los hitos más relevantes de la sociedad fue la formalización durante el año 2005 de la financiación externa necesaria para acometer las obras objeto de reforma de la Calle 30 por un importe de 2.500 millones de euros.

Aparte de la financiación externa, se financiaron con recursos propios 625 m€ de los cuales 125 m€ fueron aportados por el socio privado como deuda subordinada y los 500 m€ restantes proceden del capital social desembolsado.

## ESTRUCTURA FINANCIERA





La contraprestación a favor de la Sociedad consiste en una única remuneración dineraria, a cargo del Ayuntamiento de Madrid, pagadera regularmente durante la vida del contrato.

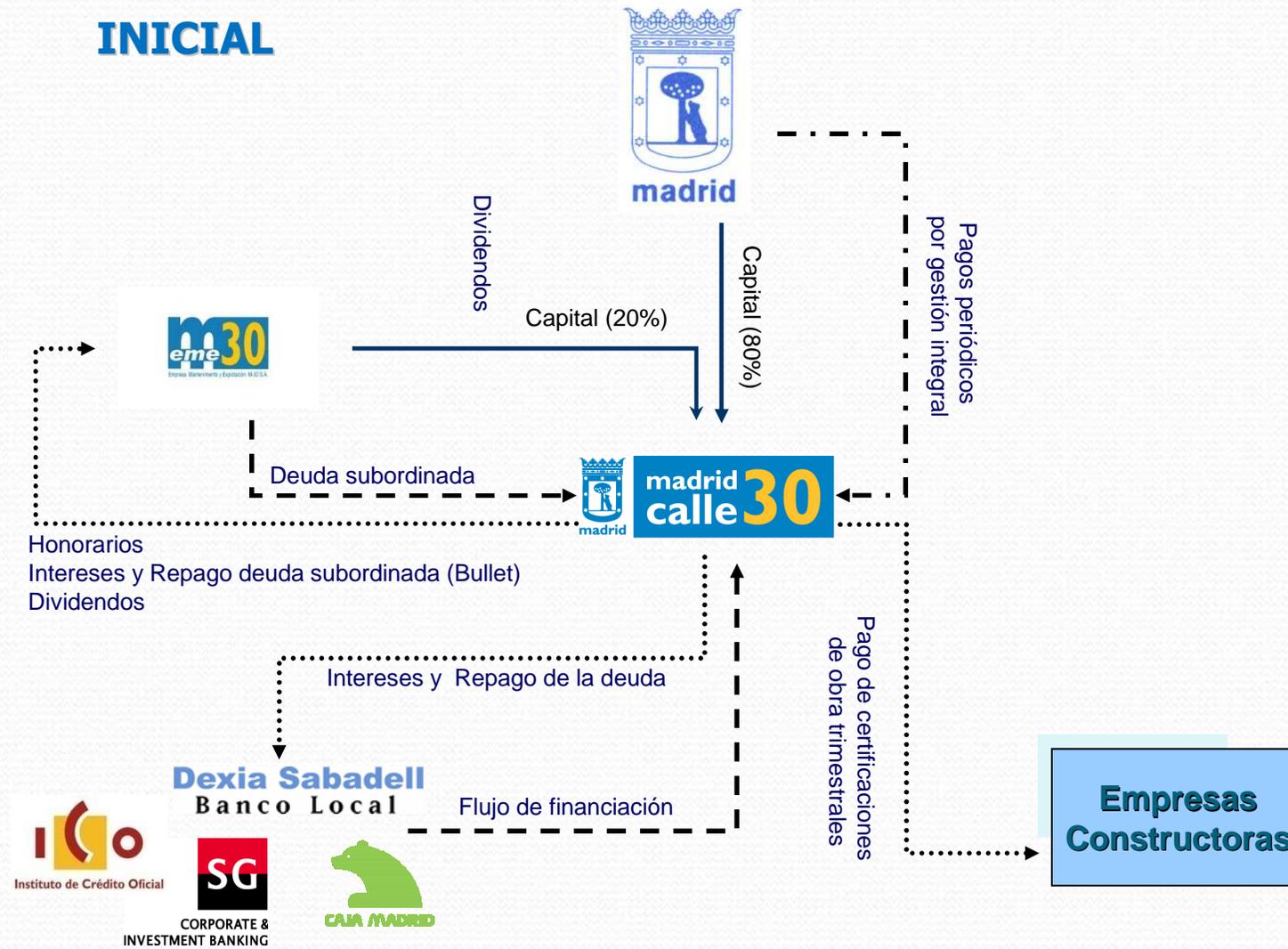
En atención al principio de riesgo y ventura, dicha remuneración única tiene carácter variable y se compone de un elemento básico y otro adicional:

- Componente básico: fijado en el Pliego de licitación.
- Componente adicional: ofertado por el socio privado.

Existe una variabilidad del componente adicional en función del cumplimiento de estándares:

- Cumplimiento del estándar mínimo fijado, pago del precio completo por parte del Ayuntamiento de Madrid.
- Incumplimiento del estándar mínimo fijado, aplicación de las deducciones correspondientes.

# FLUJO MONETARIO INICIAL



En abril del 2007 la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, autorizó la modificación del "Contrato de Gestión del Servicio Público de Reforma, Conservación y Explotación de la Vía Urbana M30, mediante Sociedad de Economía Mixta". La modificación del citado contrato tenía como objeto restablecer el equilibrio económico financiero de la gestión del señalado servicio público debido a la alteración de las prestaciones generadas como consecuencia de las sucesivas modificaciones que se fueron introduciendo en los proyectos de las obras correspondientes. Las citadas modificaciones fueron consecuencia de nuevas decisiones de ordenación urbana y nuevos estudios técnicos en distintos ámbitos que afectaban a las obras en ejecución, así como nuevas demandas sobrevenidas, correspondientes a nuevas políticas de las diferentes Áreas municipales y a reclamaciones fundadas de los ciudadanos cuya atención, en los casos puntuales en que fueron aceptadas, respondían a estrictos criterios de interés público. Esta mayor inversión derivada de tales cambios provocaba una ampliación y mayor complejidad del conjunto de instalaciones que deben explotarse y mantenerse y de las necesidades reales de inversión para adecuar el viario M30 a las condiciones de explotación establecidas en el contrato de gestión de servicio público, lo que supone, a su vez, una variación de los costes de explotación con respecto a los establecidos inicialmente, esto suponía un incremento del 18,61% sobre el precio del contrato resultante de la licitación. Este hecho supuso la adaptación del modelo económico-financiero de la sociedad a la modificación realizada en el contrato. En el año 2006 tras conocerse que la deuda contraída por el Ayuntamiento tenía que ser contabilizada como deuda pública y no como deuda comercial, se comenzó a estudiar otras posibilidades para evitar el fuerte impacto que esa decisión tenía en la capacidad de endeudamiento del Ayuntamiento, culminando con la subrogación de la deuda que en ese momento tenía Madrid Calle 30, S.A. al Ayuntamiento de Madrid. Esta operación de subrogación se firmó el 30 de junio de 2011 y sus

## FLUJO MONETARIO ACTUAL

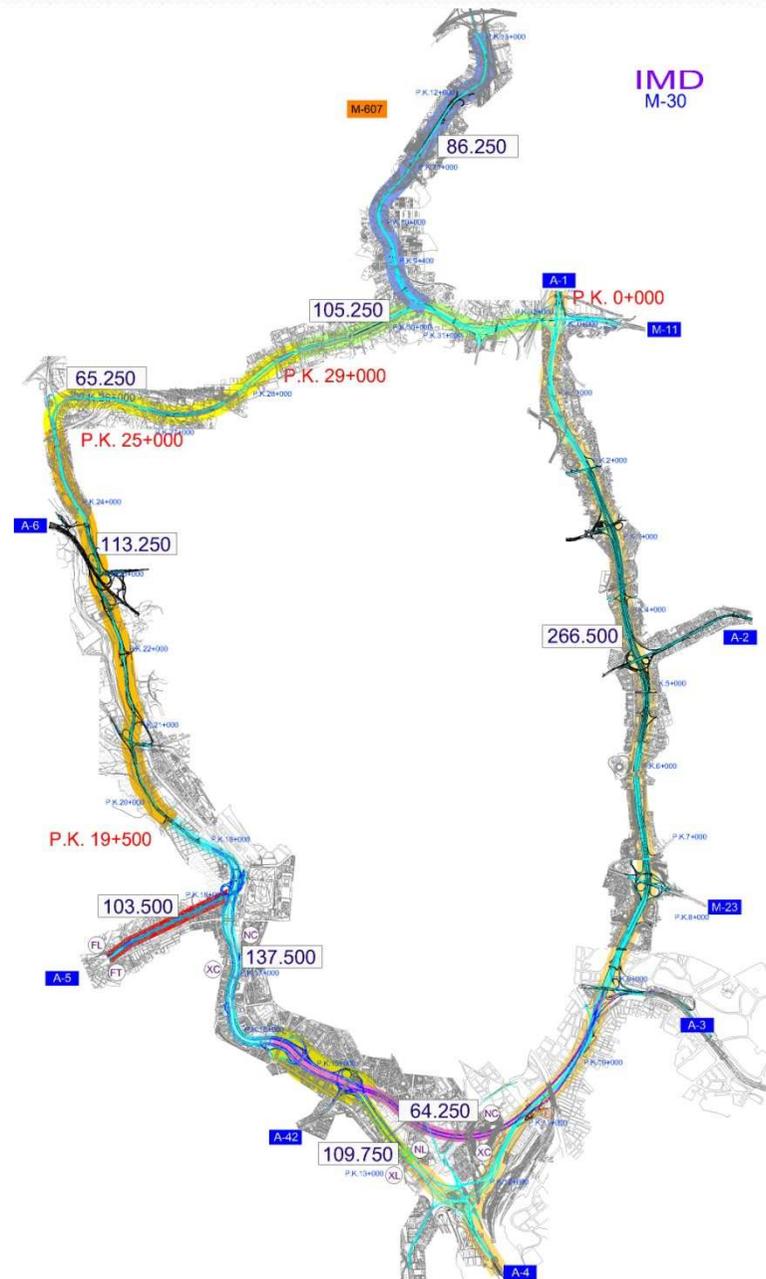


principales consecuencias han sido:

- Una disminución de la remuneración dineraria del Ayuntamiento a la sociedad, recogida en un nuevo modelo económico financiero a cumplir.
- No dotación de cuentas de reserva por la sociedad.
- Ahorro fiscal derivado de la subrogación de las obligaciones financieras por el Ayuntamiento.
- Las obligaciones financieras de la Sociedad quedaron limitadas a la deuda subordinada aportada por el socio privado.

## GESTIÓN DEL SERVICIO

Durante el año 2011 Madrid Calle 30 S.A. en su condición de sociedad de economía mixta, ha prestado los Servicios de Gestión Integral de la M-30 realizando la conservación, mantenimiento y gestión del viario M-30 y de las vías de acceso vinculadas a la misma en la totalidad del ámbito espacial definido en el contrato.



Con la Intensidad Media Diaria (IMD en veh/día) registrada en los puntos de medida dispuesto en diferentes tramos del anillo M-30 y que cubren la totalidad del mismo, se estima que el uso de la vía supera el millón de vehículos cada día.

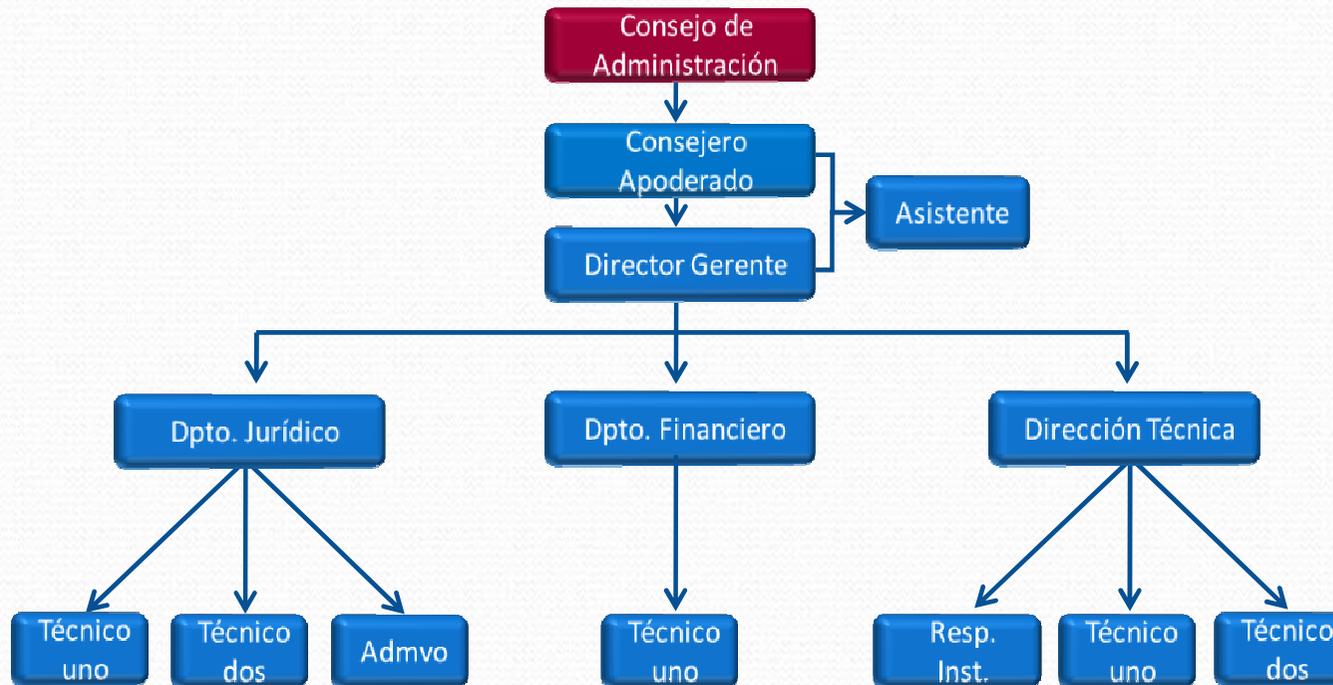
Las cifras más significativas de la infraestructura incluida en el ámbito del contrato de conservación de Madrid Calle 30 S.A. son:



- La red de túneles asciende a 42 km.
- La longitud de la carretera es de 383 km/carril.
- 2.586 señales de código de circulación, 440 pórticos de señalización y 33 banderolas.
- Existen 130 km de Barrera Flexible y 101 km de Barrera Rígida de protección.
- 92 paneles de Mensaje Variable y 440 Paneles Gráficos de Carril en los túneles.
- 203 salidas de emergencia.
- 938 ventiladores de extracción de humos en túnel.
- 976 cámaras de vigilancia.

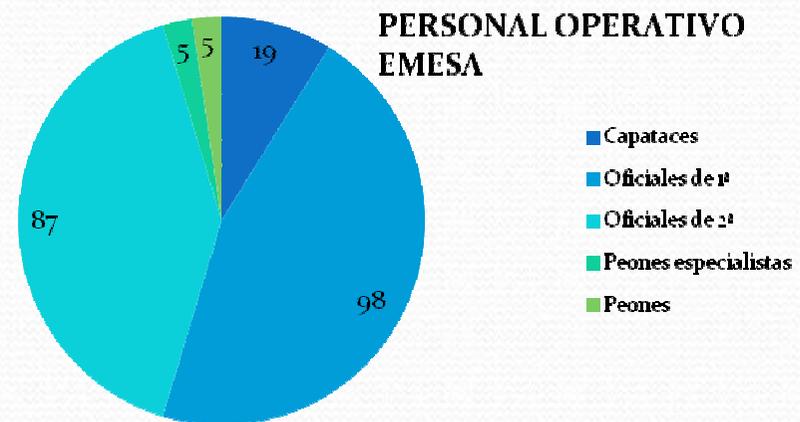
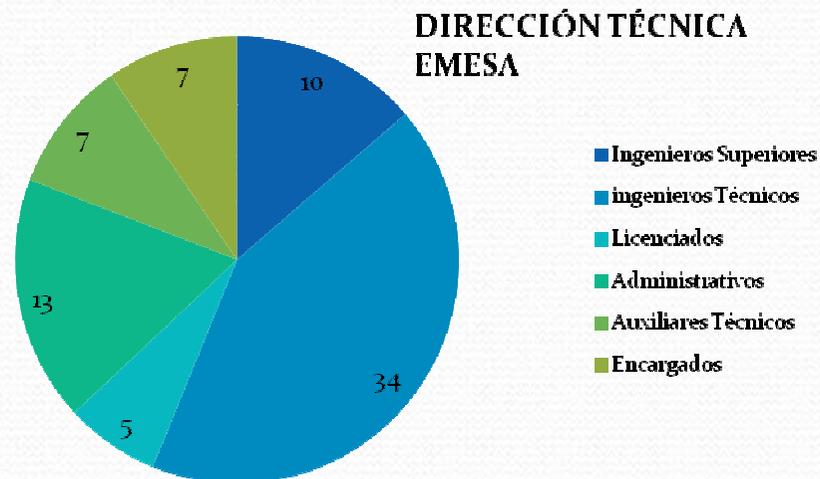
## Nuestros recursos

La plantilla de la sociedad está formada por 13 personas con las que se realiza la actividad principal de mantener la circulación en la infraestructura en las mejores condiciones de seguridad, comodidad y fluidez, y realizar las operaciones necesarias para preservar el patrimonio viario. Los trabajos para conseguirlo se realizan a través del contrato suscrito con el socio privado partícipe en la sociedad de economía mixta.

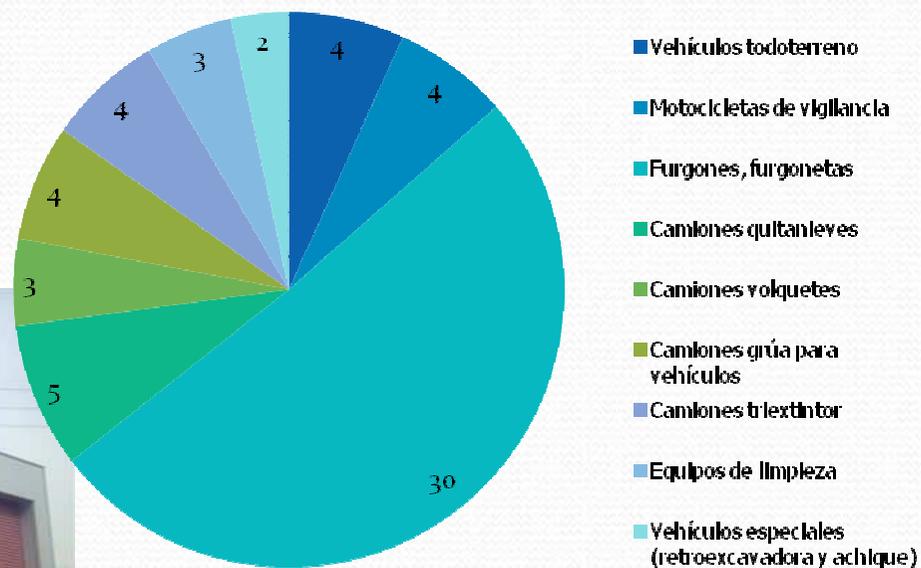


## Recursos de la Empresa de Mantenimiento y Explotación S.A. (Emesa)

La empresa contratista de Madrid Calle 30 encargada del mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura de la Calle 30 tiene un equipo de trabajo que asciende a 290 trabajadores repartidos de la siguiente manera:



Y dispone de una flota de 59 vehículos para el apoyo y mantenimiento, distribuidos como sigue:





## Nuestras instalaciones

Los medios y recursos, para realizar el servicio prestado, se distribuyen en las siguientes instalaciones:

- Centros de Control de Túneles en C/ Méndez Álvaro y C/ Albarracín.
- Centro de Conservación de Méndez Álvaro.
- 4 bases de Agentes de Primera Intervención en Túnel.
- 2 parcelas de acopio de material ubicadas en la Av. San Diego y en el P.K. 23+700 de Calle 30 (Puerta de Hierro).

## Datos del servicio prestado

En el año 2011 se han atendido un total de 10.984 incidentes, de los cuales 6.859 han sido en superficie y 4.125 en túnel. El tiempo medio de llegada a cada uno de ellos ha sido de 5'19" y de 4'42", respectivamente.

A través de otro canal completamente distinto a este, el Servicio de Atención al Ciudadano de Madrid Calle 30 S.A. durante el año 2011 ha recibido 183 llamadas y 293 correos electrónicos pidiendo reparaciones, datos de accidentes o incluso agradecimientos por el servicio prestado y la rapidez y amabilidad de los equipos desplazados al lugar del incidente.



## Obras realizadas

Durante este año se han llevado a cabo diferentes inversiones en la infraestructura, tanto de mejora como de renovación de la misma, entre las que caben destacar:

- El Proyecto de Rehabilitación del puente de la Avenida del Mediterráneo.
- El Proyecto de Acometida en Media Tensión de Madrid Calle 30 a la Subestación Eléctrica de Arganzuela.



## PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICAS

La actividad económica de la sociedad, que está regida por el modelo económico-financiero ofertado por el adjudicatario en su propuesta económica y aceptado por el Ayuntamiento de Madrid, y que fue modificado en el año 2007 tras producirse el reequilibrio económico de la sociedad por las razones motivadas en el apartado 2 de la presente memoria, ha sufrido un cambio radical en éste ejercicio 2011 al haber desaparecido del mismo la financiación externa debido a la subrogación de la deuda Senior por el Ayuntamiento de Madrid.

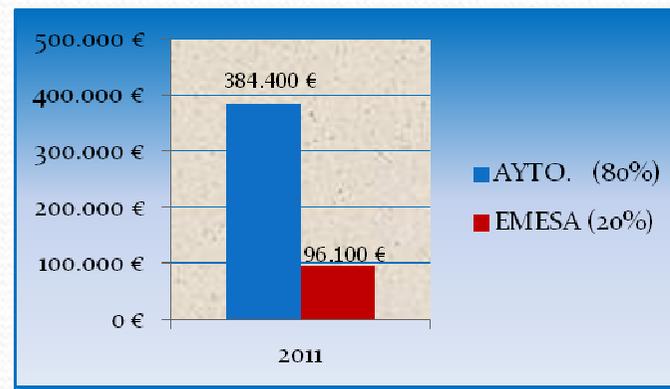
### Activos financieros (acuerdo de concesión)

El importe de deuda subrogada ha sido de 2.226.317.500 €, ello conlleva que por aplicación de los criterios detallados en la Disposición Transitoria única de la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, se ha valorado el activo financiero por el valor neto contable del inmovilizado material correspondiente a los elementos patrimoniales pertenecientes a la infraestructura objeto del contrato de servicio, siendo este importe a diciembre de 2011 de 512 millones de euros.

### Capital social

A su vez, el capital social a principio de año de 500 millones de euros, se ha reducido, siendo éste al final del ejercicio de 480.500.000 euros

## Capital Social

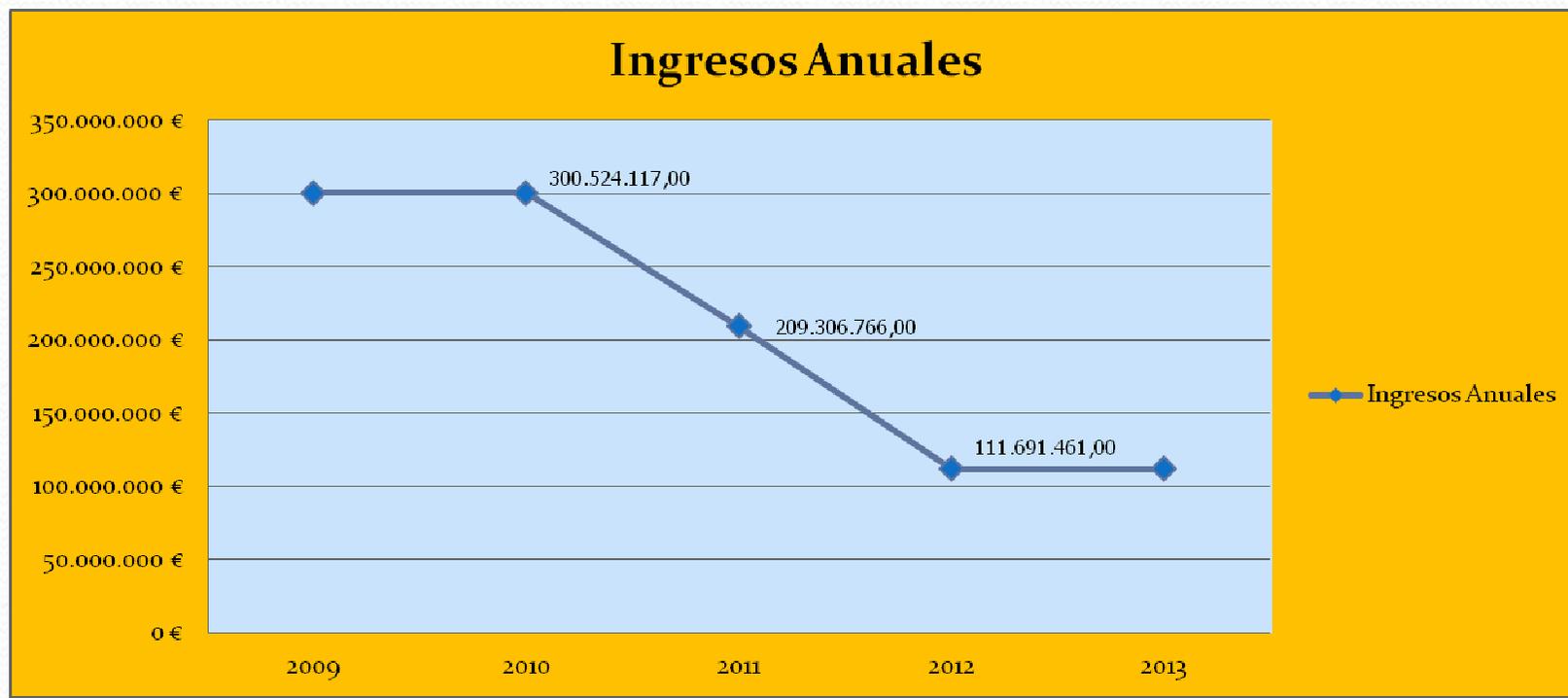


### Otras deudas a largo plazo

La sociedad mantiene el préstamo subordinado firmado el 12 de septiembre de 2005 entre Madrid calle 30, S.A. y EMESA, S.A. por importe de 125.000.000 € con vencimiento de su totalidad el 31 de diciembre de 2025.

### Ingresos (INCN)

Con motivo de la subrogación de la deuda, los ingresos se han ajustado al resto de los compromisos de la sociedad, habiéndose reducido a las cantidades expresadas en el siguiente gráfico:





**iMADRID!**

madrid  
calle **30**