

**CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS DE
CONSULTORÍA NECESARIOS PARA EL
DISEÑO DE UN SISTEMA INTEGRAL
PARA LA GESTIÓN ECONÓMICA DE LOS
ACTIVOS DE METRO DE MADRID S.A.**

Octubre 2018



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	2
2.	ANTECEDENTES	2
3.	SITUACIÓN ACTUAL	6
4.	ALCANCE.....	8
5.	DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS	8
5.1.	ESTUDIO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	8
5.2.	DISEÑO CONCEPTUAL DEL MODELO DE INVENTARIO DE METRO.....	9
5.2.1.	Solución a implantar.....	9
5.2.2.	Definición de un piloto	11
5.2.3.	Plan de Implantación.....	11
5.3.	CREACIÓN DE UNA OFICINA DE PROYECTO ENCARGADA DE PLANIFICAR, COORDINAR, UNIFICAR Y REALIZAR UN SEGUIMIENTO DEL PLAN DE IMPLANTACIÓN	12
5.4.	DISEÑO Y DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE UNA NUEVA TAXONOMÍA DE ACTIVOS	12
5.5.	PROCEDIMIENTOS NECESARIO PARA LA GESTIÓN DEL INVENTARIO DE LA COMPAÑÍA	13
6.	PLAZOS	13
7.	OFERTA TECNICA Y ECONOMICA	14
8.	ANEXOS	14

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento recoge las condiciones técnicas para la contratación de un servicio de consultoría para el desarrollo de un modelo de activos que permita alcanzar un inventario integral, centralizado y operativo en que los activos físicos estén correlacionados con su valoración económica y que sea permanente y continuado en el tiempo a fin de asegurar la imagen fiel de la realidad patrimonial de Metro de Madrid S.A (en adelante Metro o la Compañía).

2. ANTECEDENTES

Metro fue constituido el 24 de enero de año 1917 como Sociedad Anónima Mercantil de carácter privado y desde entonces su patrimonio inmobiliario se ha visto modificado sustancialmente.

Desde su expropiación por la Ley 32/1979, de 8 de noviembre, del Ferrocarril metropolitano de Madrid la titularidad de la compañía pasó 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 puso 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 distinta 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, 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.

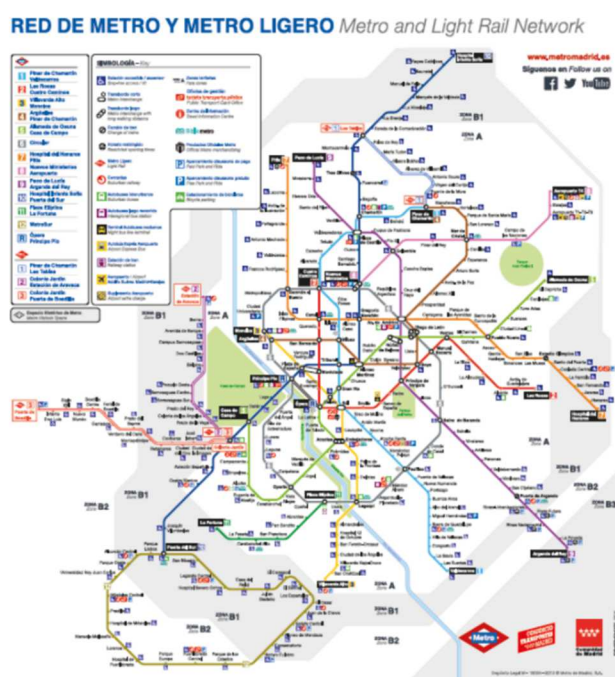
La Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, modificó la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transporte y en su virtud el Ayuntamiento de Madrid transfirió a la Comunidad de Madrid, como titular del servicio de ferrocarril metropolitano, las infraestructuras y superestructuras del ferrocarril metropolitano de Madrid de las que era titular desde el 1 de enero de 2012.

CONTRATACIÓN DE LOS SERVICIOS DE CONSULTORÍA NECESARIOS PARA EL DISEÑO DE UN SISTEMA INTEGRAL PARA LA GESTIÓN ECONÓMICA DE LOS ACTIVOS DE METRO DE MADRID S.A.

Desde sus orígenes, Metro ha experimentado sucesivas ampliaciones en su red tras las cuales ha sido posible dar cobertura a la mayor parte de los barrios de la capital y a varios de los municipios más importantes de la corona metropolitana.

Esta expansión se ha realizado a través de la incorporación de nuevas modalidades de gestión de infraestructuras a las redes urbanas de transporte de viajeros, ya sea por la aparición de los “Gestores de Infraestructuras”, ya sea a partir de los denominados sistemas concesionales o de participación público-privada.

De esta forma se ha evolucionado desde el modelo inicial, en el que Metro llevaba a cabo la construcción y explotación de las líneas concedidas, al modelo actual en el que las Administraciones Públicas, realizan directamente la construcción de las infraestructuras, cediéndoselas en explotación posteriormente a Metro, lo que ha quedado consagrado legalmente en el artículo 13 bis de la Ley 8/85 de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, tras la modificación introducida por la Ley 6/2011 de 28 de diciembre.



En la actualidad Metro explota 301 estaciones repartidas en una longitud de red de 293,91 km. En esta extensión, se reparten 1.264 máquinas billeteiras, 2.692 torniquetes, 1.699 escaleras mecánicas, 38 pasillo rodantes, 523 ascensores, 832 monitores y 5.282 interfonos.

El parque de material móvil en servicio, a fecha 31 de diciembre de 2017, alcanzó los 2.341 coches. Durante el año 2017 se han realizado 285,5 revisiones de ciclo largo y 6.251 intervenciones de mantenimiento preventivo de ciclo corto. A través de estas actividades de mantenimiento

preventivo se pretende localizar y resolver cualquier incidencia en el menor tiempo posible, disminuyendo así la repercusión negativa en el servicio prestando a los clientes.

Entre las actividades realizadas durante el año 2017 destacan las relacionadas con accesibilidad. En este ámbito se han realizado trabajos de reforma de un total de 322 escaleras, así como proyectos de remodelación de 302 ascensores, para la mejora de la disponibilidad, fiabilidad y calidad de viaje.

Para el resto de instalaciones y dentro del proceso de mejora continua, se están desarrollando proyectos de optimización con planes de mantenimiento preventivo en todas las instalaciones existentes en la Red.

Desde el Centro de Operaciones de Mantenimiento y Monitorización de Instalaciones y Comunicaciones (COMMIT) se gestionan algo más de 214.000 incidencias en instalaciones, infraestructuras y comunicaciones.

La cifra total de inversiones ejecutadas por Metro en 2017 ha ascendido a 118,96 millones de euros, con la siguiente distribución por partidas de las actuaciones inversoras del año:

INVERSIONES AÑO 2017		
ACCIONES INVERSORAS	IMPORTE	%
Material Móvil	7.126.643	5,99%
Renovación de vía y túneles	16.557.718	13,92%
Estaciones	16.851.887	14,17%
Actuaciones en recintos	4.141.748	3,48%
Energía y subestaciones	17.710.797	14,89%
Señalización y comunicaciones	37.018.895	31,12%
Ventilación de líneas	1.419.085	1,19%
Escaleras mecánicas	7.298.769	6,14%
Instalaciones de seguridad	814.484	0,68%
Talleres y maquinaria diversa	1.666.484	1,40%
Otras inversiones	8.350.523	7,02%
TOTAL	118.957.033	100,00%

Por otro lado, la actividad de Metro se opera principalmente en los siguientes edificios:

- ✓ Edificios administrativos que son los utilizados para proporcionar en su mayor parte los servicios administrativos propios de la organización como el edificio de Cavanilles, Centro de Tecnología de Información (CTI), etc...
- ✓ Edificios industriales, depósitos, cocheras y almacenes donde se incluyen los talleres de conservación y mantenimiento, así como almacenes:

Depósito Canillejas	Depósito Vadecarros
Depósito Aluche	Depósito Villaverde Alto
Depósito P. Castilla	Depósito C.Vientos
Depósito Fuencarral	Depósito Loranca
Depósito Sacedal	Depósito Hortaleza
Depósito Laguna	

Cochera Miguel Hernández	Cochera Arganzuela-Planetario
Cocheras Legazpi	etc...
Cocheras Moncloa	
Cocheras Argüelles	
Cochera C. Universitaria	
Cochera El Bercial	

- ✓ Edificios de subestaciones eléctricas que están destinados a proporcionar el soporte en su interior a la instalación de subestaciones eléctricas que son instalaciones destinadas a modificar y establecer los niveles de tensión de una infraestructura eléctrica, para facilitar su transporte y distribución. Metro dispone de aproximadamente 111 edificios de esta tipología:

SS/EE Aluche	SS/EE Méndez Álvaro
SS/EE Barrio de La Fortuna	SS/EE Nuevos Ministerios
SS/EE Colombia	SS/EE Lago
SS/EE El Casar	SS/EE La Fortuna
SS/EE La Poveda	SS/EE Manuel Becerra
SS/EE Lucero	etc...

- ✓ Edificios destinados a la gestión de la explotación como son los edificios del Puesto de Mando de Alto de Arenal y Pacífico, así como los puestos de Telemando de Instalaciones y Control de Seguridad (TICS) de Puerta del Sur, Nuevos Ministerios, Ventas, Moncloa y Avenida de América.

En la actualidad, la gestión de los activos de la Compañía se realiza por diferentes departamentos, y sobre un mismo activo pueden participar distintas áreas de la compañía:

- Las Áreas de Ingeniería y Mantenimiento de Instalaciones gestionan los siguientes activos: Ascensores, climatización, Comunicaciones, Escaleras y pasarelas, instalaciones de baja tensión, línea aérea, señales, sistemas de venta y peaje.
- El Área de Ingeniería y Mantenimiento de material móvil gestiona los activos de material móvil y medios de producción como talleres y depósitos.
- El Área de Obras e Infraestructura y accesibilidad gestiona todas las obras que se realizan en las estaciones, actuaciones de accesibilidad y actuaciones en vía.
- El Servicio de Servicios Generales gestiona los contratos de mobiliario, telefonía etc...
- El Servicio de Patrimonio gestiona y controla los inmuebles, depósitos, subestaciones, puestos de mando etc...
- El Servicio de Logística que realiza toda la gestión de repuestos en almacén.

Anexo a este documento, se adjunta el Informe Anual de Gestión correspondiente al ejercicio 2017 donde aparecen los datos generales de la compañía y que deben servir para la valoración del dimensionamiento y complejidad de los activos con los que explota la Compañía.

3. SITUACIÓN ACTUAL

Como consecuencia de esta evolución histórica, antes mencionada, y de la diferente naturaleza y procedencia de los activos que componen el inmovilizado, Metro presenta actualmente en su balance, activos que tienen una metodología de gestión y de registro heterogénea. Existen, por un lado, activos que se encuentran agrupados dentro de bolsas de activos, ya que la mayoría de su gestión se realiza agrupada por líneas, y, por otra parte, activos que se encuentran registrados con un mayor nivel de detalle y de información.

Los problemas derivados de esta gestión implican que:

- Existe una dificultad para conocer el valor neto contable de los activos incluidos en el inmovilizado.
- En el caso de realizarse una inversión o mejora en un activo, es complicado identificar el activo al cual afecta esta mejora y en qué medida esta inversión afecta a su vida útil.
- El no tener un criterio homogéneo de asignación de activos dificulta su seguimiento, trazabilidad y conciliación físico contable.
- Desde el punto de vista de seguros, la gestión actual dificulta la comprobación del estado de las infraestructuras.

Además, los activos que explota Metro no están incluidos en un sistema integral de gestión, tanto desde el punto de vista de procesos como desde el punto de vista de sistemas. En la Compañía existen diferentes sistemas que contienen inventarios corporativos o departamentales:

- SAP FI-AA. Inventario Económico Financiero. Está integrado dentro de SAP R3 y su función es gestionar los activos de la empresa durante su ciclo de vida, desde un punto de vista de capitalización, amortización etc... siendo su principal visión la económica.
- SAP PM. Módulo de gestión de mantenimiento, que se utiliza tanto para las instalaciones (Gestión del Mantenimiento-GEMA), como el material móvil. Su objetivo es la gestión de los bienes desde un punto de vista técnico, con gestión de los diferentes mantenimientos, ordenes de trabajo, información sobre ubicación técnica, garantías y características técnicas específicas.
- CMDB. BMC Remedy. Módulo inventario de los equipos de comunicaciones, equipos informáticos y aplicaciones software.
- CRM. Módulo inventario del parque informático (ordenadores personales y pequeños periféricos).

Hay que tener en cuenta además que, dentro de la problemática general de la gestión de activos expuesta, es la Comunidad de Madrid la propietaria de los activos y los cede a Metro. Por ello Metro en la mayoría de los casos no ha gestionado su adquisición. Son activos que se ponen a disposición de Metro para su explotación y que deberían tener un reflejo económico en las Cuentas de la Compañía.

Es importante destacar, que las tecnologías de las nuevas inversiones son cada vez más sobre activos con tecnología más específica, avanzada y compleja, por lo que es más difícil la identificación unitaria, o nivel de agregación óptimo de gestión de los activos.

En este escenario, en el que hay un importante dimensionamiento y heterogeneidad de activos y que además han existido diferentes intervinientes en la construcción de las infraestructuras ferroviarias y por ello en la evolución de los activos de la Compañía y existen diferentes sistemas de información, es necesario:

- Buscar un detalle de activos que permita obtener un inventario económico de activos a fin de que no se encuentren agrupados atendiendo a un criterio de gestión por líneas ni que estén clasificados en bolsas de activos que no tienen el detalle necesario para poder ser inventariados.
- Actualizar los criterios actuales para definir qué compras se consideran inversión y cuáles se consideran gasto.
- Mejorar el procedimiento de bajas existente actualmente, ya que a fecha de hoy no es un proceso automático y no está conectado con el módulo productivo de los departamentos de mantenimiento a fin de que el patrimonio de la sociedad refleje una imagen fiel de los activos.
- Integrar los diferentes sistemas de la organización, en el que se recoja la obligación de los departamentos de facilitar información sobre las inversiones, a fin de que la gestión de los activos sea más eficiente.
- Desarrollar un sistema de documentación de vida útil específico para cada nivel de activo, donde se establezcan los procedimientos claros a seguir para determinar si la vida de un activo se incrementa al incorporar determinada tecnología nueva en los mismos.

4. ALCANCE

El adjudicatario deberá analizar la situación actual de la gestión de activos de Metro a fin de desarrollar un modelo de activos que permita alcanzar un inventario integral, centralizado y operativo tanto desde el punto de vista técnico como económico donde exista una correlación física contable que garantice mantener la imagen fiel de patrimonio de la Compañía.

Este desarrollo deberá incluir los objetivos, etapas, y el impacto que va a tener en Metro, desde el punto de vista de procesos y de tecnología.

El trabajo definirá las siguientes fases:

- Estudio estado actual de la gestión de los activos desde el punto de vista de procesos, sistemas, teniendo en cuenta los aspectos económicos contables y jurídico patrimoniales, así como la calidad de los datos que se disponen.
- Desarrollo de un Diseño conceptual donde se incluya:
 - Solución Conceptual
 - Definición de un piloto a partir de la selección de una tipología de activo
 - Desarrollo de un Plan de Implantación incluyendo todas las posibles fases, así como su coste y plazos correspondientes.
- Creación de una Oficina de proyecto que se encargue de planificar, coordinar y realizar un seguimiento del Plan de Implantación definido para el proyecto de Inventario y pliegos técnicos
- Diseño y definición conceptual de una nueva Taxonomía de activos
- Gestión de los procedimientos necesario para la Gestión del Inventario de la Compañía

Para ello, Metro pondrá a disposición del adjudicatario la información de que disponga al efecto, con anterioridad al inicio del proyecto o durante el desarrollo del mismo.

5. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

5.1. ESTUDIO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En esta primera fase el adjudicatario deberá analizar el punto de partida tanto a nivel de procesos, tecnológico y operativo que utiliza Metro para la gestión de sus activos a fin de realizar el modelo más óptimo en el que se desarrolle el Inventario de la Compañía.

De este modo se deberá realizar un análisis preliminar que permita establecer las bases sobre las que se va a construir el Inventario de la Compañía y la repercusión de este nuevo modelo.

ENTREGABLES:

- Diagnóstico de la situación actual de la gestión de activos, tanto desde el punto de vista de procedimientos internos como de criterios contables utilizados.
- Análisis del actual catálogo de tipología y taxonomía utilizada en Metro, tanto desde el punto de vista contable como desde el punto de vista de explotadores-mantenedores de la producción.
- Situación actual de la correlación físico contable.
- Situación actual del mapa de Sistemas que es utilizado por la Compañía para la gestión de los activos.

5.2. DISEÑO CONCEPTUAL DEL MODELO DE INVENTARIO DE METRO

5.2.1. Solución a implantar

El diseño conceptual del modelo de inventario que se requiere, tiene que facilitar la gestión integral de los activos teniendo en cuenta tanto las circunstancias físicas, jurídicas, económicas y contables de los activos que forman parte de Metro y se tiene que ajustar a la realidad, a fin de mostrar la imagen fiel de la Compañía.

Este modelo ha de mantener un flujo continuo de información entre el modelo de inventario, la contabilidad y el mantenimiento de los activos, a fin de poder mantener actualizado el inventario con las variaciones que se produzcan como consecuencia de bajas o nuevas incorporaciones. Asimismo, debe permitir la trazabilidad directa entre cada uno de los activos que componen el inventario y la vía de financiación que ha posibilitado su adquisición.

En esta solución se debe presentar un diseño conceptual de la solución más óptima a adoptar, donde se detallen los cambios a realizar, el modo, su viabilidad y el impacto en los procedimientos y en los Sistemas informáticos.

El modelo deberá incluir:

- Procedimientos relacionados con la gestión de activos:
 - ✓ Operaciones de altas y bajas. El procedimiento de alta de activos que se desarrolle deberá recoger toda la información necesaria para el sistema de gestión de activos, así como las competencias y responsabilidades de cada uno de los intervinientes en el proceso, tanto para la compra de nuevos bienes como en inversiones sobre bienes ya existentes. Este proceso de altas también tiene que tener en cuenta la casuística de casos en el que existan sustitución de activos, impacto en los gastos de explotación de la compañía, así como su integración o modificación en los procesos actuales de presupuestación y contratación de Metro. También se deberán definir y establecer los criterios de traspaso de activos de “en curso” a “en firme”, así como

criterios de activación de gastos de explotación asociados a inversiones, como posibles imputaciones de mano de obra o consumo de materiales internos. Respecto al proceso de bajas, en los casos que proceda, deberá estar vinculado al proceso de altas, de manera que el inventario de bienes de la organización permanezca actualizado y constituya una imagen fiel de su realidad patrimonial. Asimismo, se deben establecer los criterios a seguir para la estimación del valor de enajenación de los activos, así como los criterios de búsqueda de los mismos en el inventario. Durante el proceso de baja se debe incluir la posibilidad de que los activos propuestos para dar de baja puedan ser utilizados por diferentes áreas de la Compañía, por lo que pueden considerarse un traslado en lugar de una baja.

- ✓ Traslados y afloraciones. Se deberán establecer los criterios y las formas de proceder para recoger la información necesaria para proceder al alta de los activos que han sido descubiertos o aflorados dentro de las instalaciones de la organización, de los cuales no se tiene constancia en el registro de inmovilizado. Se deberán incluir los procesos y criterios a seguir para estimar su valor, así como la vida remanente del bien, considerando posibles mantenimientos que se han producido en el bien a la hora de calcular su vida restante. Respecto a los traslados se deberá incluir la información necesaria para proceder a la modificación de los activos que son trasladados de un centro físico y/o centro de coste a otro.
 - ✓ Cambios de vidas útiles. Se necesita un sistema de documentación de vida útil específico donde se establezcan los criterios y los pasos a seguir para determinar si se incrementa la vida útil de los activos al realizar determinadas actuaciones de mantenimiento o incluir tecnología nueva.
 - ✓ Subvenciones de capital, amortizaciones. La compañía recibe subvenciones de capital que están vinculadas a la inversión y que se tienen que traspasar a resultados al mismo ritmo que la amortización de los activos que han subvencionado. En la actualidad existe un procedimiento en la compañía que tiene que ser adaptado o modificado en el nuevo modelo de gestión de activos.
 - ✓ Activación de intereses. En los inmovilizados que necesitan un período de tiempo superior a un año para estar en condiciones de uso, se incluyen en el precio de adquisición o coste de producción los gastos financieros que se hayan devengado antes de la puesta en condiciones de funcionamiento del inmovilizado material y que hayan sido girados por el proveedor o correspondan a préstamos u otro tipo de financiación ajena, específica o genérica, directamente atribuible a la adquisición, fabricación o construcción. Se deberá adaptar el proceso actual que utiliza la compañía para la activación de estos intereses al nuevo modelo de gestión de activos.
- Análisis de los procedimientos desde su contratación, gestión del mantenimiento, baja y reposición. Cada uno de los procedimientos tiene que definir un objetivo, alcance, diagrama de flujos, detalle de áreas de la organización implicadas, definir competencias y responsabilidades.
 - Criterios contables relacionados con la gestión de activos: Criterios de inversión y de gasto, que se adecuen a los principios contables generalmente aceptados y permitan

adecuarse a los bienes inventariables para su posterior control y seguimiento, incluyendo documentación soporte a esos criterios

- Criterios de la Taxonomía de activos a realizar. Definir una metodología tanto para la localización física como para su localización analítica, es decir para la responsabilidad de la utilización de los activos. Se incluirán los diferentes detalles jerárquicos. Establecer la metodología a establecer.
- Proceso de conciliación del inventario físico-contable. Se incorporarán las diferentes fases y la metodología a realizar.
- Desarrollo e implantación de adaptaciones y mejoras en los sistemas desde el punto de vista de Sistemas tecnológicos. Se valorará que la solución adoptada sea la adaptación de SAP, al considerar a priori la solución más óptima de la Compañía.

Se deberán incluir los riesgos inherentes a la implantación de este modelo en la Compañía, así como detallar sus ventajas e inconvenientes.

Esta solución tendrá que ser testada en la siguiente fase de Piloto utilizando como ejemplo una tipología de activos con resultados positivo, para posteriormente ser implantado en el resto de inventario de la Compañía.

ENTREGABLES:

- Diseño del modelo
- Estudio sobre la viabilidad y repercusión sobre el modelo actual desde el punto de vista operativo, funcional y tecnológico.
- Cálculo del plazo y alcance económico de la implantación de cada una de las fases.
- Resumen de fichas de proyectos para cada una de las fases o subproyectos a realizar
- Fase de transición hacia el modelo de implantación

5.2.2. Definición de un piloto

Soporte a la definición de una prueba con una tipología de activos que permita valorar la viabilidad y de los beneficios tangibles de la implantación de este modelo de Inventario en Metro.

5.2.3. Plan de Implantación

Asimismo, se desarrollará un plan de implantación donde se incluyan todos los posibles subproyectos, así como su coste y plazos correspondientes del diseño conceptual del modelo de inventario óptimo:

- Se deberán detallar, planificar y dimensionar las líneas de trabajo que configuran el modelo aprobado de forma global.

- Definir la estrategia para la asignación de recursos a cada subproyecto en función de la disponibilidad e idoneidad de los recursos tanto internos como externos, así como el marco temporal y presupuestario de ejecución del proyecto. Tener en cuenta en el cálculo de plazos la nueva Ley del Sector Público.
- Definir los mecanismos de gobierno del proyecto global y de los subproyectos definidos indicando las funciones y responsabilidades de los agentes implicados.

5.3. CREACIÓN DE UNA OFICINA DE PROYECTO ENCARGADA DE PLANIFICAR, COORDINAR, UNIFICAR Y REALIZAR UN SEGUIMIENTO DEL PLAN DE IMPLANTACIÓN

Esta oficina se encargará de planificar, coordinar, unificar y realizar un seguimiento de todo el plan de implantación, incluidos los subproyectos necesarios para el diseño e implantación del inventario de la Compañía. Para ello, las diferentes tareas que se deberán realizar son:

- Ayudar a Metro a planificar el orden y la ejecución de los distintos subproyectos necesarios para llevar a cabo la implantación del inventario y que previamente deberán estar definidos en el Plan de Implantación.
- Elaborar los pliegos técnicos de los sub-proyectos que se definan en el Plan de Implantación de Metro así como en su presentación en tiempo y forma.
- Validar la planificación realizada por los proveedores seleccionados para ejecutar cada uno de los subproyectos y acordar los mecanismos de seguimiento y de control para su seguimiento.
- Asesoramiento relativo a los criterios técnicos y económicos a registrar en los pliegos de los sub-proyectos.
- Reportar periódicamente a Metro de Madrid. S.A. sobre la evolución del proyecto
- Verificar desviaciones respecto a la planificación inicial
- Validar entregables intermedios y finales de los sub-proyectos que sean definidos.
- Establecer mecanismos de control y supervisión de la nueva gestión

5.4. DISEÑO Y DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE UNA NUEVA TAXONOMÍA DE ACTIVOS

El objetivo será el establecer un vocabulario común en toda la Organización a través del Inventario Económico:

- Identificar y describir la tipología de activos que forman parte del patrimonio de Metro de Madrid. S.A.
- Crear un diccionario de activos global común para toda la organización que identifique los **campos** a registrar, así como la **fuentes de información origen** que alimenta dichos campos.
- Identificar las diferentes vidas útiles de los sub-elementos que componen los activos identificados.

- Definir criterios que establezcan qué adquisiciones se deben considerar gastos y cuales inversiones.
- Protocolo de revisión y actualización del registro de activos.

El alcance de esta fase del proyecto incluirá el tratar con el personal mantenedor y obtener la tipología de inmovilizado existente en cada departamento, así como visitar las diferentes instalaciones de la Compañía para entender la diferente casuística y tipologías de activos.

Asimismo, se deberá consensuar con las diferentes áreas de la Compañía el glosario de activos a utilizar que deberá ser aprobado por la Dirección.

ENTREGABLES:

- Catálogo de activos con información sobre el centro gestor del bien, tipología de activo, ubicación física, vidas útiles, ficha del activo
- Procedimiento de revisión, mantenimiento y actualización del catálogo de activos. Donde se definan los agentes responsables, así como las tareas a realizar en las diferentes fases del activo, tales como altas, bajas, traspasos entre otros.

5.5. PROCEDIMIENTOS NECESARIO PARA LA GESTIÓN DEL INVENTARIO DE LA COMPAÑÍA

Se deberán desarrollar los procedimientos objetivo definidos en la primera fase que permitan gestionar los activos de manera eficiente y mantener siempre actualizado el inventario de la compañía.

Asimismo, se tendrá que diseñar y ejecutar un plan de Comunicación para todos los gestores del Inventario que se definan en el procedimiento nuevo.

Asimismo, en esta fase se incluirá el soporte de formación las diferentes personas responsables del seguimiento y mantenimiento del inventario.

Los trabajos a describir a continuación son orientativos y no se deben considerar como un listado de tareas exhaustivas a realizar por parte del adjudicatario.

6. PLAZOS

A continuación, se presenta un calendario orientativo de los plazos estimados:

- Para los plazos de los apartados 5.1, 5.2 se estima un plazo de 6 meses.
- Una vez aprobada la implantación, se estima un plazo de 24 meses, siempre incluyendo la solución adoptada las siguientes fases:
 - Taxonomía
 - Definición de nuevos procedimientos

- Inventario físico
- Valoración Económica
- Impacto económico fiscal
- Conciliación físico contable
- Adaptación de la solución informática

7. OFERTA TECNICA

METRO precisa de los mejores profesionales en el campo del asesoramiento económico-financiero en el campo de la gestión de activos por lo que se solicita que los licitadores puedan aportar la mejor oferta técnica y económica posible. Para ello se solicita que la oferta a presentar por cada licitador desarrolle los siguientes aspectos:

- Dossier / Brochure de presentación de la empresa licitadora. Este dossier incluirá información general de la empresa tal como fecha de fundación, razón y objeto social, principales referencias, oficinas operativas en España y en el extranjero, etc.
- Memoria descriptiva de los trabajos
- Deberá acreditarse los Medios humanos descritos en el Pliego de Condiciones Particulares. Dicho personal no podrá ser sustituido durante el plazo del contrato sin el consentimiento de la División Económico Financiera de Metro de Madrid, S.A. En caso de producirse cambios, los sustitutos deberán tener como mínimo la misma experiencia que se exige en el Pliego de Condiciones Particulares.

8. ANEXOS

- Informe Anual de Gestión y Cuentas Anuales del ejercicio 2017 de Metro de Madrid SA.