

# 25 años

Cómo hemos cambiado en estos años

## Evolución de la población

En 1986 (1 de abril) la **población de la Comunidad de Madrid** era de 4.780.572 habitantes y el año 2010 (1 de enero) había ascendido a 6.445.499, lo que representa un crecimiento del 35% de su población. La Comunidad de Madrid es hoy la provincia más poblada de España.

En cuanto a la **población extranjera empadronada** en la Comunidad de Madrid destaca su fuerte crecimiento, especialmente en los últimos 10 años, en los cuales se ha pasado de 147.175 habitantes extranjeros en el año 1986 a 1.063.803 en el 2009, lo que supone un aumento de más del 600% en sólo once años, representando hoy más del 16% de la población de la Comunidad.

## Evolución de la red de carreteras y vehículos

La **Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid** tenía en 1986 un total de 262 km de vías de gran capacidad (entre autopistas, autovías y vías de doble calzada) esta cifra en 2009 paso a ser de 970 km, crecimiento del 270% de su longitud.

En paralelo, el número de vehículos que circulaban por las carreteras ha aumentado de forma importante, en el año 1986 estaban matriculados 1.422.836 turismos, pasando en el año 2009 a 3.277.367 turismos, crecimiento del 130%, de forma que hemos pasado de una motorización de 298 coches por 1.000 habitantes a una motorización de 507 coches por 1.000 habitantes.

## Evolución en el coste de la vida

También cabe destacar las variaciones en cuanto al precio de determinados productos. En 1986 el precio en €/L de la **gasolina** era 0,44 y de 0,25 el **gasoil**, mientras que en este año 2011 la gasolina está alrededor del 1,25 y el gasoil de 1,20. En 1986 el precio del **billete sencillo de Metro** era 50 PTA (0,30 €) pasando a 1,00 € en 2011; y el precio del **Abono Transportes** para la zona A de 3.000 PTA (18 €) en 1987, pasando a 47,60 € en la actualidad. Es significativo el precio de los **ordenadores**. En 1986 un portátil costaba 2.000 € y tenía un almacenamiento de 500 kB y en 2011 cuesta 400 € con un almacenamiento de 1.024.000.000 kB.

# 1986

# 2011



	ANTES	AHORA
<b>POBLACIÓN</b>		
Población empadronada	4.780.572	6.445.499
Población extranjera	147.175	1.063.803

	ANTES	AHORA
<b>RED DE CARRETERAS</b>		
Longitud total (km)		
vías de gran capacidad	262	970
Total de turismos matriculados	1.422.836	3.277.367
Motorización (turismos por 1.000 habitantes)	298	507

	ANTES	AHORA
<b>EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS</b>		
Precio de la Gasolina (€/l)	0,44	1,25
Precio del Gasoil (€/l)	0,25	1,20
Precio del billete sencillo de Metro (€)	0,3	1
Precio de un ordenador portátil (€)	2.000	400

## ¿TE ACUERDAS DE LO QUE PASÓ EN 1986?

- Presidente del Gobierno: Felipe González
- Coche mas vendido: Renault 11
- Campeón de Liga: Real Madrid
- Mundial de Fútbol México 86: Selección ganadora Argentina. Maradona es proclamado oficialmente "rey del mundial"
- Ganador de Wimbledon: Boris Becker
- Primera edición de los premios Goya. Película mas galardonada "El Viaje a Ninguna Parte" de Fernando Fernán Gómez
- Película mas vista en España: Top Gun
- Oscar a la mejor película y director: Platoon de Oliver Stone
- Canciones mas oídas en la radio: "Ay que pesado" de Mecano, "La Puerta de Alcalá" de Víctor y Ana, "Don't dream it's Over" de Crowded House o "Papa don't preach" de Madonna.
- Programas mas seguidos de televisión: Barrio Sésamo, David el Gnomo, La Bola de Cristal, Falcon Crest y Dallas.
- Coste de algunos productos básicos: periódico (60 pesetas-0,36 €), billete de autobús (50 pesetas-0,30 €), barra de pan (20 pesetas-0,12€), botellín de cerveza (23 pesetas-0,14€).
- Suceso mediático del año: España entra en la UE, accidente en la central nuclear de Chernobil, explosión del transbordador espacial Challenger. Fallece Enrique Tierno Galván (19 de enero) y nace Rafael Nadal (3 de junio)



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011

# Red de Intercambiadores

Los grandes centros de intercambio modal de Madrid



## Un concepto novedoso

En 1985 aparece por vez primera en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid la palabra "Intercambiador". En este momento se define como "Área destinada de forma permanente a facilitar el intercambio de personas entre diversos modos de transporte" desde entonces hasta 2011 muchas cosas han cambiado, incluso el propio concepto de "intercambiador".



## Una red en constante evolución

**1986-1993** Las primeras actuaciones se orientaron a acondicionar el espacio en superficie. Era una primera generación de intercambiadores en la línea de los que ya existían para los autobuses urbanos.

**1994-1997** En una segunda etapa, surgió una apuesta mayor por la intermodalidad, construir las estaciones de autobuses subterráneas, permitiendo hacerlas más grandes que en superficie y mejorando también el intercambio con la red de Metro al reducir los tiempos de transbordo.

**1998-2000** Con Avenida de América se dio un paso más, creando una tercera generación de intercambiadores de estación subterránea, con unas dimensiones muy holgadas y dotados de túneles de acceso exclusivo y directo al nivel de las dársenas de autobuses, con el fin de que los autobuses reduzcan sus tiempos de viaje. Además, este intercambiador fue el primero en realizar su construcción y explotación mediante financiación privada por el sistema de concesión pública.



**2001-2007** En este importante periodo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid en acuerdo firmado con el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid, licitó y adjudicó los concursos públicos de obra, explotación y mantenimiento de los intercambiadores de Plaza de Castilla (A-1), Plaza Elíptica (A-42), Príncipe Pío (A-5) y Moncloa (ampliación) (A-6). Estos intercambiadores se han realizado mediante financiación privada y con unos estándares de calidad y seguridad similares a los que se establecen en las infraestructuras aeroportuarias.



\* En la actualidad quedan por realizar los intercambiadores de Conde de Casal y de Legazpi que completarán el primer anillo del Plan de Intercambiadores de la Comunidad de Madrid.



Datos generales de los principales intercambiadores (noviembre 2009)

	TOTAL	Plaza de Castilla	Avenida de América Actual	Avenida de América Ampliación	Conde Casal * (Proyecto)	Plaza de Legazpi * (Proyecto)	Plaza Elíptica	Príncipe Pío	Moncloa
Inversión (M€)	648	143,8	24	43	36	38	84,3	56,3	113,5
Superficie (m²)	314.817	58.829	40.204	6.350	38.309	55.249	45.209	28.309	46.000
Itinerario (km)	3.810	3.250	406	100			900	400	500
Demanda (personas/día)	1.004.856	179.645	187.720		26.832	72.247	86.487	186.827	287.881
Nº líneas interurbanas (IBT)	118	25	18		9	23	12	17	20
Nº líneas interurbanas (IBT)	118	25	14		9	18	17	27	30
Nº líneas larga recorridos	23	19			1	2	1		
Nº dársenas	739	43	36		34	14	25	38	35
Nº plazas de aparcamiento	3.776	400	845		383	968			
Nº de líneas de Metro	17	3	4		1	2	2	3	2
Nº de líneas de Cercanías	2								2



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011

# Cercanías Madrid

El ferrocarril más cercano



## La red ferroviaria, una herencia del pasado

La red de Cercanías de Madrid es heredera de los corredores ferroviarios trazados en la segunda mitad del siglo XIX. Con el crecimiento de los municipios de la corona metropolitana se fue generando un movimiento pendular de los habitantes de estas ciudades dormitorio hacia la capital, y el desplazamiento entre periferia y centro comienza a ser un grave problema.

## Los ochenta, las bases para el futuro

A finales de los años setenta una serie de mejoras en la infraestructura, como el F.C. Móstoles-Aluche, o la implantación de los modernos trenes de la serie 440 generan un aumento de los viajeros. El Plan Ferroviario 1985 - 1992 da como resultado la construcción de la actual estación de Cercanías de Atocha en 1988, que marca el comienzo del despegue de este imprescindible servicio para la movilidad de la región.

## Cercanías: una red integrada

En 1989 se crea de manera oficial la marca "Cercanías" una imagen corporativa que será asimilada como sinónimo de calidad y modernidad, apoyada en la integración de Cercanías en el marco tarifario del CRTM.



Desde entonces se ha construido una red basada en líneas pasantes de un extremo a otro por la ciudad de Madrid, por medio de cuatro túneles, los dos Atocha - Chamartín, el pasillo verde y el Aluche - Atocha, lo que le hace a Cercanías Renfe ser una red integrada con el sistema de transporte público de Madrid.



## Cercanías en 2011

En la actualidad la red de Cercanías Madrid está inmersa en un proceso de modernización y expansión que ha tenido como último referente la llegada a la Puerta del Sol, continuará con la futura llegada desde Chamartín a la Terminal T4 del Aeropuerto y con el desarrollo del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías Madrid 2009-2015. No menos importante es la incorporación desde 2003 de los trenes Civia, un nuevo concepto de tren modular, accesible y de elevadas prestaciones y que será el protagonista del futuro de las Cercanías de Madrid.

### LAS 5 ESTACIONES MÁS UTILIZADAS DE LA RED DE CERCANÍAS EN 2005

Estación	Viajeros subidos y bajados
Atocha	456.351
Nuevos Ministerios	99.600
Méndez Álvaro	80.100
Embajadores	51.300
Recoletos	51.100

### EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA 1986 1990 1995 2000 2005 2009

Métrica	1986	1990	1995	2000	2005	2009
Longitud de red (km)	241	243	280	285	378	386
Número de estaciones	102	103	80	80	99	100
Viajeros anuales (millones)	60	81	126	161	199	184



CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011

# Autobuses Interurbanos

El transporte que llega a todos los sitios

## Hace 25 años

Iniciamos la mejora de la calidad del servicio prestado con el incremento del número de servicios por línea, la modernización del parque de vehículos, la señalización y equipamiento de las paradas de autobús y la configuración de una imagen corporativa coordinada. Desde entonces hemos inspeccionado, estudiado y reordenado prácticamente todas las líneas de autobuses interurbanos.

## En la actualidad

Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) exigimos a las empresas operadoras de las líneas de autobuses interurbanos la eficacia con el ajuste de la oferta de los servicios a la demanda de viajeros y la accesibilidad universal a los vehículos. Gracias a este esfuerzo en la actualidad 8 de cada 10 autobuses interurbanos son totalmente accesibles para personas con movilidad reducida.

## En los próximos años

Con el Plan de Modernización del CRTM se renueva la flota de autobuses buscando la comodidad y seguridad de los viajeros, así como la sostenibilidad energética de los vehículos, y se apuesta por las nuevas tecnologías, como los Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE), que mejoran la gestión del servicio y posibilitan la información en tiempo real a los usuarios.

Seguiremos potenciando la construcción de plataformas reservadas para el uso exclusivo del autobús y, la adaptación de las paradas a las necesidades de las personas con movilidad reducida.

## Una foto fija de la red de interurbanos en 2011

Esta red de autobuses posibilita la movilidad entre los diferentes municipios de la Comunidad de Madrid (líneas interurbanas), así como en su interior (líneas urbanas de los municipios de las coronas tarifarias B y C).

- 7 de cada 10 líneas interurbanas son de carácter radial (con origen en la ciudad de Madrid) y 3 de carácter transversal.
- La línea interurbana con más demanda es la 521 Madrid-Móstoles con 14.000 viajeros/día.
- El municipio con la red de autobuses urbanos más extensa es Alcalá de Henares con 11 líneas y 39.000 viajeros/día
- El 62% de las paradas de los municipios con más de 10.000 habitantes están equipadas con marquesinas de refugio



RED	1986	2009
Longitud total (km)	2.530	3.350
Número de municipios coronas B y C con red urbana de autobuses	14	38

NÚMERO DE LÍNEAS	1989	2011
interurbanas	199	316
nocturnas	6	33
urbanas	48	128
total	253	477

OFERTA DE SERVICIO	1986	2009
número de servicios	10.587	33.005
número paradas	3.735	8.168

VEHÍCULOS	1986	2009
número total	713	2.124
edad media (años)	10	5,5

VIAJEROS	1987	2009
año (millones)	123	245

GESTIÓN	1986	2011
número de concesiones	60	39
número de empresas	41	33



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
\*\*\*\*\* MADRID  
veinticinco  
1986-2011

# Autobuses Urbanos (EMT)

Una red que se moderniza día a día

## La EMT de Madrid, 1986 - 2010

La modernización de la red de EMT, iniciada hace ya 25 años, ha permitido la puesta en servicio de vehículos de mayor calidad, más sostenibles, y accesibles para todo tipo de usuarios. Volviendo la vista atrás los cambios han sido de gran calado, destacando la accesibilidad universal de la flota, el aumento en los niveles de confort de los vehículos, o las mejoras en el control de la explotación, que han llevado a los autobuses urbanos de Madrid a una posición determinante en el sistema de transporte público de la ciudad.

## La EMT en 2010, unas cifras básicas

Actualmente la EMT cuenta con 216 líneas, 38 de ellas nocturnas, lo que ha permitido desde 1986 aumentar la longitud de la red en más de un 64% y situar el número de paradas por encima de las 10.400, es decir, una parada cada 330 metros. Los autobuses de la EMT transportan en día laborable más de 1,5 millones de viajeros, para situarse en un año completo en 423.5 millones, algo por debajo de los datos registrados en 1986. El parque móvil ha aumentado considerablemente en este periodo, situándose en 2.100 vehículos, con una edad media de 6,14 años, de los que 465 funcionan con gas natural comprimido, 20 son eléctricos y 5 son propulsados con bioetanol, y todos ellos disponen de piso bajo y rampa de acceso para minusválidos. Aparte, la EMT cuenta con 94 km de carriles bus, 39 km de ellos con separadores diseñados por el Ayuntamiento de Madrid.

Asimismo, estos cambios se han reflejado en la reducción de los intervalos de paso entre los vehículos, y en la eliminación de los episodios de saturación existentes hace ahora 25 años, redundando así en la calidad del servicio.

## Tecnología de vanguardia

La EMT es una empresa pionera en la implantación de tecnologías destinadas a mejorar la gestión de la flota y su red de líneas, y la calidad del servicio al cliente. Dispone de un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), que permite localizar mediante GPS todos los autobuses y ofrece comunicación en tiempo real con el Puesto de Control. En la actualidad se han instalado 350 Paneles de Mensajería Variable en las paradas de mayor demanda de la red que muestran el tiempo de llegada del próximo autobús e información sobre incidencias. Asimismo la EMT ha instalado sistemas de videovigilancia y conexión Wifi gratuita a sus clientes.



	AÑO 1986	AÑO 2010	(%)
Longitud red (km)	1.195,3	1.965,6	64,5
Líneas	150	216	44
Paradas	6.239	10.456	67,6
Vehículos	1.688	2.100	24,4
Antigüedad media	6,5	6,14	-5,5
Viajeros año	462.759.728	423.409.691	-8,5
Viajeros día laborable	1.542.532	1.411.366	-8,5
Viajeros/ vehículo	1.015	747	-26,5
Grado de ocupación >	80 %	15 %	-20
Longitud de carril bus (km)	92,7	94	1,4



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011

# Metro de Madrid

Un referente a nivel mundial

## Un crecimiento sin precedentes

Los últimos 25 años han sido los de mayor crecimiento en la red de Metro con 170 nuevos kilómetros de red y 130 nuevas estaciones. El Metro de Madrid es una de las "imágenes de marca" de una región que asumió con éxito el desafío tecnológico que ha supuesto la construcción y puesta en marcha de la que actualmente es una de las cinco primeras redes de metro del mundo.



1986



## Una renovación a todo tren

Desde el punto de vista del material móvil se ha procedido a la renovación de los distintos modelos que circulaban en la red, proceso que culminará a lo largo de 2011 con la puesta en servicio de los nuevos trenes de la línea 6, serie 8400 que sustituyen a los 5000 con más de 35 años de antigüedad. El material móvil de Metro no solo se ha renovado con trenes más ecológicos y los últimos adelantos tecnológicos, sino que se ha incrementado en un 50% en los últimos 25 años.



1990



1995



2010



2011

## Mejora y renovación de las instalaciones

El plan de renovación y mejora de la "red clásica" de Metro ha puesto al día unas instalaciones cuya antigüedad se remonta en muchos casos a la primera mitad del siglo XX, ya que la primera línea de Metro data de 1919. Gran parte del esfuerzo inversor se ha orientado a mejorar la accesibilidad a la red y gracias a ello en 2010 hay 102 estaciones accesibles y 478 ascensores.



2009



## Desafíos futuros

Otros retos son el aumento de la seguridad de las instalaciones; el incremento de la frecuencia y la velocidad de los trenes; y la mejora del servicio ofrecido al viajero con nuevos cauces de comunicación, como páginas web o redes sociales. También se busca un trato más directo con el cliente gracias a la presencia de supervisores comerciales en cada estación. En resumen en estos 25 años y de la mano del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Metro de Madrid ha apostado por la modernidad, la vanguardia tecnológica y la seguridad.

EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA						
	1986	1990	1995	2000	2005	2010
Longitud de red (km)	109	112	120	171	226	323
Número de estaciones	151	155	164	201	237	324
Viajeros anuales (millones)	329	416	397	523	647	650

PLANES DE AMPLIACIÓN DE METRO 1986-2011			
	Longitud construida (km)	Nuevas estaciones	Inversión (millones €)
1986-1991 (*)	5,2	6	
1991-1995	9	9	3
1995-1999	56,3	38	9
1999-2003	54,6	36	11
2003-2007	55,7 Metro	43	5
	36,0 M. Ligero	58 M. Ligero	
2007-2011	10,5	6	633

(\*) Este primer periodo 1986-1991 se corresponde a la finalización de proyectos anteriores y realmente no forman parte de un plan cuatrienal.



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011

www.crtm.es

# El Abono Transportes

La historia de un éxito

## Una pequeña semblanza

El Abono Transportes nace en 1987 y sin duda es una de las imágenes de marca del Consorcio de Transportes. Como se afirmaba en sus primeras campañas de promoción se trata de "la forma más práctica, cómoda y económica de disfrutar de las ventajas del transporte público" y, por ello, se ha convertido en el título más utilizado por los viajeros, que realizan con él prácticamente el 60% del total de los desplazamientos. Un millón y medio de madrileños utilizan diariamente alguna de las diversas modalidades del Abono Transportes.

## Cronología

**1987** El 1 de enero se crea el Abono Transportes Normal de la zona A con dos objetivos básicos: racionalizar el precio de los servicios de transporte público colectivo y potenciar su uso mediante el libre acceso a toda la Red, sin límite de viajes o combinaciones. Posteriormente, el 1 de marzo de este año se crean los Abonos B1, B2 y B3.

**1988-1990** Se crean tres nuevos tipos de Abonos: Anual, Joven y Tercera Edad. Se extiende el sistema de Abonos a todos los municipios de la Comunidad de Madrid, creando además el primer abono interzonal externo a la corona A (B1-B2) en las modalidades normal y joven.

**2001-2007** Se extiende al Abono Transportes fuera de la Comunidad de Madrid a Castilla-La Mancha, creando los abonos para las zonas E1 y E2. También se crean unos abonos combinados en determinados servicios, los más significativos son los que unen Madrid con Ávila y Segovia. Aparece el Abono Transportes Turístico.

**2008-2010** Se crean los abonos interzonales para su utilización en dos zonas contiguas (son los B2-B3, B3-C1 y C1-C2), la Tarjeta Azul (abono mensual de carácter social para residentes en la zona A) y se bonifican los precios de los Abonos para los colectivos de familias numerosas y personas con discapacidad igual o superior al 65%. Se amplía en un año el plazo de validez del Abono Joven, hasta los 22 años.

## Tipos de Abono Transportes

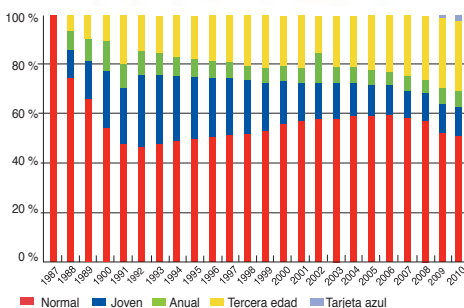
En la actualidad existen tres tipos de abonos mensuales:

- Abono Normal: usuarios entre 22 y 64 años.
- Abono Joven: válido hasta el mes de junio del año en que el usuario cumple 22 años.
- Abono Tercera Edad: para personas con 65 o más años.

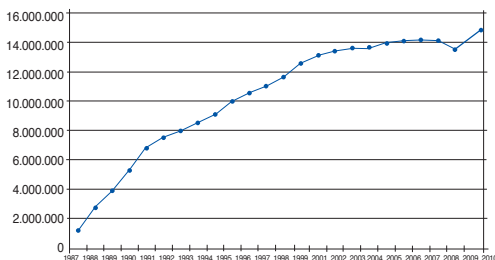
En el año 2010 se han vendido casi 14,6 millones de Abono Transportes.



EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE VENTAS DE LOS DIFERENTES TIPOS DE ABONO



EVOLUCIÓN ANUAL DE VENTAS DE LOS ABONOS TRANSPORTES



PARTICIPACIÓN DEL ABONO TRANSPORTES EN LOS DIFERENTES MODOS

Modo	Participación (%)
Metro	57,6 %
Autobuses urbanos de EMT	65,9 %
Autobuses interurbanos	65,8 %
Ferrocarril y cercanías	64,5 %
Concesiones de metro y metro ligero	60,4 %



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011

# Movilidad y demanda

Una sociedad en movimiento

## Un sistema de transporte moderno

El transporte por carretera, ferroviario, aéreo, e incluso portuario, con los puertos secos, ha tenido un gran desarrollo en los últimos tiempos en la Comunidad de Madrid, convirtiéndose en un sistema clave en la articulación y estructuración de la región. Las infraestructuras de transporte son una necesidad de primer orden en una región que cuenta con seis millones y medio de habitantes, de los cuales la mitad viven fuera de la ciudad de Madrid.

## Una movilidad equilibrada

La movilidad de los ciudadanos es una consecuencia directa de los viajes que realizan desde su lugar de residencia hasta los distintos emplazamientos donde se ubican las actividades que realizan (trabajo, estudio, compras u ocio).

El número total de viajes en la Comunidad de Madrid durante un día laborable es sobre 15 millones de desplazamientos, lo que da un ratio de 2,5 viajes realizados por cada habitante y día laborable. Estos viajes se reparten con un cierto equilibrio entre los tres grandes modos: andando, transporte público y vehículo privado, es decir dos de cada tres viajes en nuestra Comunidad se hacen de forma sostenible.

## ¿Cómo viajamos en Madrid ciudad?

Del total de los viajes que se realizan en toda la Comunidad, la mitad de los mismos se hacen dentro del municipio de Madrid, donde el 76% de la movilidad es sostenible ya que se realiza andando o en transporte público, lo que nos sitúa a la cabeza de Europa y es consecuencia de la excelente y extensa red de Metro y autobuses de la EMT de Madrid. A modo de resumen cabe reseñar que en un día laborable normal se realizan unos 6,1 millones de viajes en transporte público, cuando en 1986 se realizaban 3,8 millones.

## La movilidad entre Madrid ciudad y su región

La movilidad radial entre Madrid municipio y el resto de municipios de la Comunidad se reparte de forma equilibrada entre el transporte público y el vehículo privado, debido a la buena red de Cercanías y de autobuses interurbanos que llegan fácilmente a los grandes intercambiadores multimodales de la capital.

En cambio el gran déficit del transporte público frente al vehículo privado se da en la movilidad transversal entre los municipios de la corona metropolitana, los viajes que no pasan por la capital. En estos desplazamientos es donde se están haciendo grandes esfuerzos desde el CRTM para la mejora del transporte público y donde estamos colaborando con los municipios promoviendo medidas novedosas gracias a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

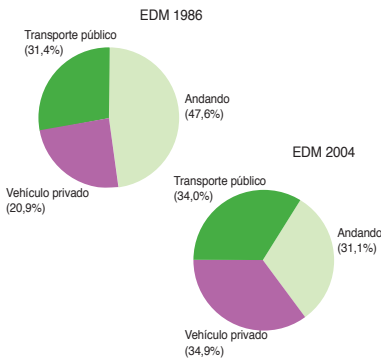


EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

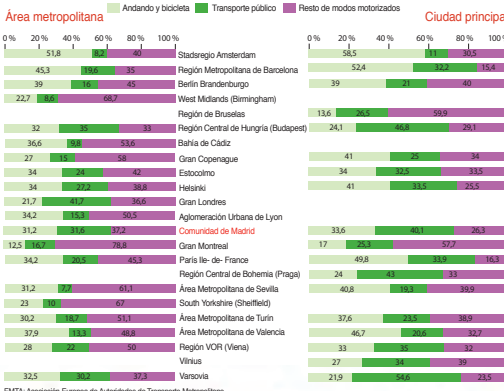


Desde la creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid el uso del transporte público ha crecido un 60,8 %, mientras que la población ha crecido en el mismo periodo (1986-2009) un 33,6 %. Sin embargo, la crisis económica está teniendo, desde 2008, un efecto importante en la movilidad de la región.

DISTRIBUCIÓN POR MODOS



REPARTO MODAL EN CIUDADES EUROPEAS: BARÓMETRO DE EMTA



EMTA: Asociación Europea de Autoridades de Transporte Metropolitano



unimos Personas

**CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID**  
veinticinco  
1986-2011



# CRTM

1 de marzo de 1986, nace el Consorcio Regional de Transportes de Madrid

## Los orígenes

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) es un organismo autónomo de la Comunidad de Madrid, cuyas responsabilidades cubren el transporte público regular de viajeros de la Comunidad de Madrid y de los municipios asociados. Su creación se debe a la Ley 5/1985, de 16 de mayo, y empieza a funcionar el 1 de marzo de 1986. Hay que pensar que cuando se pone en marcha el CRTM, la Comunidad de Madrid solo tenía tres años de existencia.

## Una referencia para otras autoridades de transporte

Durante mucho tiempo el CRTM fue la única autoridad de transporte público de España, concretamente hasta 1997, fecha de creación de la Autoridad de Transporte Metropolitana de Barcelona (ATM). Desde entonces la gestión del transporte a través de consorcios se expandió por toda España, habiendo hoy más de 20 autoridades similares.

## Coordinamos el transporte público de la Comunidad de Madrid

El CRTM es la autoridad responsable del servicio de Metro de Madrid, de la EMT de Madrid, y de todas las empresas de autobuses urbanos e interurbanos en la Comunidad de Madrid. Además es responsable de las 3 concesiones de Metro Ligero, así como de 5 grandes intercambiadores multimodales de transporte. De momento Cercanías-RENFE está sólo integrada en cuanto al uso del Abono Transportes.

## Un organismo cercano a los ciudadanos

En la actualidad, el CRTM tiene una plantilla de 135 empleados y su sede está en la Plaza Descubridor Diego de Ordás, 3, (Metro Ríos Rosas). En nuestras oficinas hay un servicio de atención al público en horario de mañana y tarde y otras dependencias destinadas a atender e informar al ciudadano sobre temas relacionados con el transporte público.

## Visítenos

Les invitamos a conocernos en una vista organizada los martes de 10:00 a 11:15, del 8 de marzo al 5 de abril, envíenos un e-mail con sus datos y día de preferencia a [visitas.25aniversario@crtm.es](mailto:visitas.25aniversario@crtm.es)

Consorcio de Transportes de Madrid.  
Tu sistema de transportes



### Marco institucional



### Funciones del CRTM

PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS	PLANIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS Y DEFINICIÓN DE LOS PROGRAMAS COORDINADOS DE EXPLOTACIÓN PARA TODOS LOS MODOS	ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO TARIFARIO INTEGRADO PARA EL CONJUNTO DEL SISTEMA	CREACIÓN DE UNA IMAGEN GLOBAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL QUE EL CONSORCIO ES EL INTERLOCUTOR ANTE LOS USUARIOS
---	--	--	--

El Consejo de Administración del CRTM está formado por 20 representantes de distintas administraciones y entidades sociales:

- Comunidad de Madrid – 5 vocales
- Ayuntamientos: 8 vocales, de los cuales 5 del ayuntamiento de Madrid
- Administración del Estado: 2 vocales
- Operadores privados de transporte: 2 vocales
- Sindicatos: 2 vocales
- Asociaciones de usuarios y consumidores: 1 vocal



unimos Personas

CONSORCIO  
TRANSPORTES  
MADRID  
veinticinco  
1986-2011