CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

Memoria, 86



MEMORIA*
del
CONSORCIO REGIONAL
DE TRANSPORTES PUBLICOS REGULARES
DE MADRID

Ejercicio 1986

* Elaborada en cumplimiento del art. 13.2, apartado c) de la Ley 1/1984, de 19 de enero, Reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid y aprobada por el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, de acuerdo con el art. 10, apartado b) de la misma Ley.

Depósito legal: M. 6.297-1988
I.S.B.N.: 84-451-0011-4
Imprenta de la Comunidad de Madrid

INDICE

	Pág.
PREAMBULO	3
EL TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE LA CAM	11
La CAM, visión socio-económica	13
El transporte regular de viajeros en el sector transporte	20
Importancia del sector transporte regular de viajeros en la economía	21
La oferta de transporte colectivo en la CAM	23
La demanda de transporte de viajeros	24
Resultados	30
La normativa legal básica	31
ACTIVIDADES DEL CONSORCIO	33
Los objetivos y su cumplimiento	35
El equipamiento del Consorcio	37
Principales actuaciones	39
— En los servicios de transporte	41
— En la red interurbana; renovación de parques	43
— En la red de cercanías de RENFE	44
— Iniciación de un nuevo sistema tarifario: el abono transporte	45
— Trabajos y estudios	48
— Inspección y control	52
— El Centro de Documentación	52
— Atención al usuario e información	54
— La promoción del transporte colectivo: campañas publicitarias	55
— Relaciones externas: Con las instituciones; con los medios de Comunicación Social	56
INFORME ECONOMICO-FINANCIERO	59
Resultados del Ejercicio 1986	65
ANEXOS	67

PREAMBULO

Los motivos de la creación del Consorcio

El **Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid,** fue creado por la Ley de 1985, aprobada el 16 de mayo por el Pleno de la Asamblea de Madrid, en cumplimiento del Programa expuesto ante la misma por el Presidente del Consejo de Gobierno de la Comunidad, en su sesión de investidura al inicio de la legislatura, e inició formalmente sus actividades con la primera reunión del Consejo de Administración celebrada el 16 de diciembre de 1986.

Hace más de una década que los responsables políticos del gobierno de las principales áreas metropolitanas de Europa —Londres, París, Hamburgo, Estocolmo, etc.—, decidieron la constitución de «autoridades únicas» encargadas de ordenar las necesidades de transporte de sus habitantes desde una perspectiva integrada.



Asamblea de Madrid, 16 de mayo de 1985: Vía libre al Consorcio Regional de Transportes.

Con esta opción, que desde un punto de vista técnico era una alter-

nativa reclamada con insistencia por la conveniencia de atender coordinadamente una movilidad que en gran parte rebasaba los límites administrativos de las ciudades por la consolidación de relaciones habitacionales, industriales, comerciales, etc., entre el núcleo principal y los asentamientos limítrofes, se trataba de unificar responsabilidades de las diversas instituciones comprometidas en la regulación del mercado y la producción de las ofertas para alcanzar el máximo rendimiento de los recursos disponibles que cada vez eran demandados en mayor cuantía. El proceso fue asentándose y extendiéndose a medida que era comprendido, y maduraba, en los órganos de decisión de



La voluntad política de las instituciones –Comunidad y Ayuntamiento de Madrid–, al perseverar en la creación del Consorcio de Transportes, nos ha situado al nivel de otros ámbitos metropolitanos europeos.

carácter político, con fórmulas diversas ajustadas a la distribución primaria de las competencias y al ejercicio de las mismas por las diferentes fuerzas políticas que las ostentaban.

Lanzado el debate sobre la utilidad de la creación de una Autoridad Unica de Transporte con las primeras elecciones democráticas a las Corporaciones Locales, los resultados de las celebradas en 1983 para las Comunidades Autonómicas y para renovar la representación en los Ayuntamientos permiten superar las diferencias de criterio que, sobre los esquemas organizativos, subyacían y ponen en marcha de manera efectiva, con respaldo legal suficiente, la creación del Consorcio de Transportes de Madrid **cuya actividad se extiende a la gestión del transporte público regular de viajeros en todo el territorio de la Comunidad de Madrid, ejerciendo las competencias que en tal materia corresponden, o sea, delegadas, a ésta o a los Ayuntamientos de la misma que se adhieren voluntariamente al Consorcio mediante acuerdo plenario.**

Todo ello, con el fin, explicitado desde el inicio, de responder eficientemente —de forma ajustada y a los menores costes posibles—, a las necesidades de transporte de la población, **procurando una mejora del nivel de servicio del sistema para aplicación del principio de coordinación intermodal e integración, de forma que cada medio desempeñe el papel más útil en el seno del conjunto.**

El nuevo marco organizativo que introduce el Consorcio

La cualidad de Organismo Autónomo de carácter comercial, sin adscripción específica primero y luego incardinado en la Conserjería de Obras Públicas y Transportes, con personalidad jurídica y patrimonio propio sometido a la Ley 1/1984, de 19 de enero, reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid, proporciona el Consorcio ciertos márgenes de libertad, acotados por la correspondiente definición de responsabilidades, en relación con otros órganos de la Administración, para facilitar su actividad comercial. Tales márgenes se centran en la ausencia de intervención previa y la disponibilidad de tesorería propia.

Dotado de una dirección colegiada —el Consejo de Administración con su Comisión Delegada—, **al estar representados en él la Comunidad, el Ayuntamiento de Madrid, los restantes municipios adheridos, los usuarios, los sindicatos sectoriales, la Administración Central y las empresas privadas,** conecta orgánicamente con la estructura político-administrativa y con los sectores sociales directamente afectados por su actuación.

Dentro de este marco y ámbito, la planificación de la infraestructura y servicios, la programación de inversiones y sistemas de explotación, el establecimiento de un marco tarifario dentro de una política de financiación del transporte, la tramitación de concesiones, su inspección y control, la recaudación de ingresos de una parte sustancial del sistema y la superior dirección de las empresas públicas dependientes, así como la coordinación, mediante acuerdo, de la actividad inversora de diferentes organismos de la Administración y de los programas por estos realizados que afecten al transporte, constituyen las funciones básicas que compete ejercer al Consorcio de Transportes de Madrid.

En el ejercicio de estas funciones el Consorcio ordena y regula, pero respeta y mantiene el patrimonio, la personalidad jurídica y la **autonomía** de gestión de las empresas privadas e incluso de las públicas que de él dependen, aunque las controle y ampare en los aspectos presupuestarios que, por su carácter de Organismo Autónomo, tiene encomendados por la legislación general y específica. De este modo, **las relaciones del Consorcio con las empresas privadas y con Renfe se articulan mediante convenios que, en el futuro, adquirirán la forma de Contrato-Programa.** Por otra parte, respecto a las empresas públicas de ámbito municipal, la propiedad se mantiene en los municipios, aunque pueda cambiar, sin perjuicio de las obligaciones de dependencia que impone la propia Ley de Creación y el resto de las normas administrativas.

Un año de funcionamiento

El año 1986, con el prólogo de la primera reunión del Consejo de Administración del 15 de diciembre precedente y el paralelo nombramiento del Gerente, ha sido el primero de funcionamiento del Consorcio y, en alguna manera, incompleto, porque, en efecto, las incorporaciones del personal no han comenzado a efectuarse hasta el final del primer trimestre y su trabajo durante todo el ejercicio, ha estado encaminado a preparar las actuaciones previstas para 1987.

Todo organismo o entidad, con alguna actividad **económica,** política o social tropieza con un buen número de dificultades en su primera etapa de actuación. Si además, viene a ejercitarse algunas funciones hasta entonces desempeñadas por otras organizaciones no debe resultar extraño que sus primeras iniciativas puedan considerarse hasta incómodas para quienes habitualmente se ocupaban de estos menesteres. Si, por otro lado, entre sus funciones figura la de control de ingresos y gastos de las empresas dependientes y tuteladas que, en gran medida por falta de medios, no se sentían tan directamente observadas hasta ahora, pueden comprenderse las resistencias que nacen ante la introducción de nuevos métodos de seguimiento e índices de control.

Del mismo modo, la pluralidad de intereses representados en el Consejo de Administración ha impedido el desarrollo íntegro de algunas cuestiones organizativas, como es la constitución del Comité Técnico —órgano asesor de carácter Técnico—, o la asunción de funciones tipificadas entre las que debe desarrollar el Consorcio.

Pero, cumplimentando ambos aspectos, ni las resistencias han sido excesivas o invencibles, ni el Organismo

cuenta con capacidad suficiente para asumirlas en plenitud desde el origen de su ejercicio. Y así, en este último sentido, se ha preferido seguir la pragmática vía de asunción progresiva de funciones, a medida que el aparato técnico y administrativo se halla suficientemente capacitado para absorberlas, al pleno ejercicio de las mismas desde el inicio de la actividad.

La dinámica introducida

El nacimiento del Consorcio y su progresiva incorporación al quehacer encomendado ha supuesto de hecho, y sus efectos se notarán con mayor intensidad en un próximo futuro, la introducción de una dinámica de cambio en los procedimientos y en los comportamientos de las Administraciones, de las empresas y del sistema en general, bajo el impulso de la acción coordinadora impuesta como instrumento imprescindible para mejorar la calidad del servicio y reducir los costes de producción del sistema.

Este fenómeno se puede comprobar en las diferentes instancias con ritmos y resultados variables:

En el terreno de las Administraciones **se ha verificado de manera palpable el principio de la unicidad competencial en materia de concesiones de servicios.** Aunque no haya sido posible desarrollar la presencia institucional en todas las Comisiones que tratan los asuntos de infraestructura de transporte, sí se ha avanzado en el urbanismo, participando en la Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, y se han iniciado los contactos, con tomas de decisión que afectarán a ejercicios futuros, para concentrar las aportaciones económicas institucionales al sistema de transportes. Asimismo **han funcionado los cauces establecidos para la participación de los Ayuntamientos en la reordenación de los servicios interurbanos que les afecten.**

La lógica ausencia de planes de infraestructura, que estarán en elaboración en 1987, ha impedido el funcionamiento pleno de los órganos de coordinación en búsqueda de acuerdos, aunque sea preciso señalar que, ante iniciativas de otras instituciones, el Consorcio no ha podido o sabido asegurar la consideración exigible de sus opiniones.

El principio de unicidad compe-



La simplificación de tarifas y la homogeneización de títulos, metas básicas del Consorcio de Transportes.

tencial ha sido aplicado en las modificaciones de redes y/o servicios afectados durante el ejercicio, salvo en algunas empresas urbanas que operan en municipios cuya adhesión no se había formalizado de manera efectiva. Pero, tanto en este aspecto, como en las vigilancias o inspección de los servicios y medios de producción, las empresas han podido apreciar la acción constante de la Administración por medio del Consorcio que, además, ha desempolvado el papel de promotor de iniciativas para atender demandas insatisfechas, para acelerar la renovación de vehículos, para adecuar la oferta a la demanda, para reducir los gastos de producción, etc.

Este espíritu ha de tener efectos más significativos durante el próximo ejercicio cuando estén dispuestos los planes de reordenación de la mayor parte de las redes de superficie, urbanas e interurbanas, y se halle completo el proceso de adhesión de municipios.

Obviamente, el grado de aceleración producido sobre las Administraciones y las empresas se ha trasladado al sistema, aunque, en este caso algunas de las acciones emprendidas pueda haber resultado mucho más llamativa por sus efectos generales sobre los usuarios **como la implantación del Abono Transportes.** La incorporación de este título, que es una novedad importante del sistema, tiene no obstante sus **consecuencias en la calidad, en la racionalización, o en la aplicación del principio de la caja única de compensación, para ejercicios posteriores.**

La paulatina introducción de un sistema tarifario diferente, **con simplificación de tarifas y homogeneización de títulos,** la imposición de **servicios coordinados con características ajustadas a los requerimientos de la demanda,** el impulso dado a **la renovación de flota,** el incremento de **información a los usuarios,** son aspectos sobre los que se ha incidido en este primer año de trabajo a pesar de que la apreciación directa de estas líneas de actuación se efectúan con posterioridad, incluso a la de la publicación de esta memoria.

Un nuevo instrumento de enorme potencia ha sido puesto en disposición para afrontar el desafío de colaborar, mediante una mejor organización del sistema de transporte, a la elevación de la calidad de vida de todos los madrileños y de los ciudadanos que nos visitan. Corto es el plazo de un año para valorar si su rendimiento ha sido el adecuado pero no habrán de pasar muchos más para que se noten fehacientemente los efectos de su justificada presencia.

EL TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

El transporte regular de viajeros de la Comunidad de Madrid

Este capítulo constituye un intento de aproximación al fenómeno del transporte regular de viajeros en la Comunidad de Madrid, ámbito de competencias y de la actividad económica en el que ejerce sus funciones el Consorcio Regional de Transportes. El carácter de aproximación viene impuesto por dos diferentes razones: en primer lugar, porque un documento como el presente no admite, por motivos de espacio, un análisis detallado del subsector que el Consorcio ordena y gestiona; en un segundo lugar porque, en las fechas referenciadas, no se dispone de un bagaje de conocimientos suficientemente homogéneo y esquematizado para proporcionar una visión precisa del problema, aunque se trabaja intensamente en este objetivo.

Pero aún con las dificultades señaladas, y no tratándose de algo imprescindible en la Memoria de Actividades del Organismo, ha parecido conveniente establecer un punto de referencia para su mejor comprensión. Claro es que este planteamiento conlleva, aunque sea por medio de breves trazos, cierta atención sobre aspectos socioeconómicos, que tanto afectan a la expresión de la movilidad y al comportamiento de la demanda, o sobre el conjunto del sistema de transportes —infraestructuras, material y servicios—, en el que opera la oferta de transporte regular de viajeros.

Todo ello se aborda seguidamente, agrupando los temas en siete epígrafes principales:

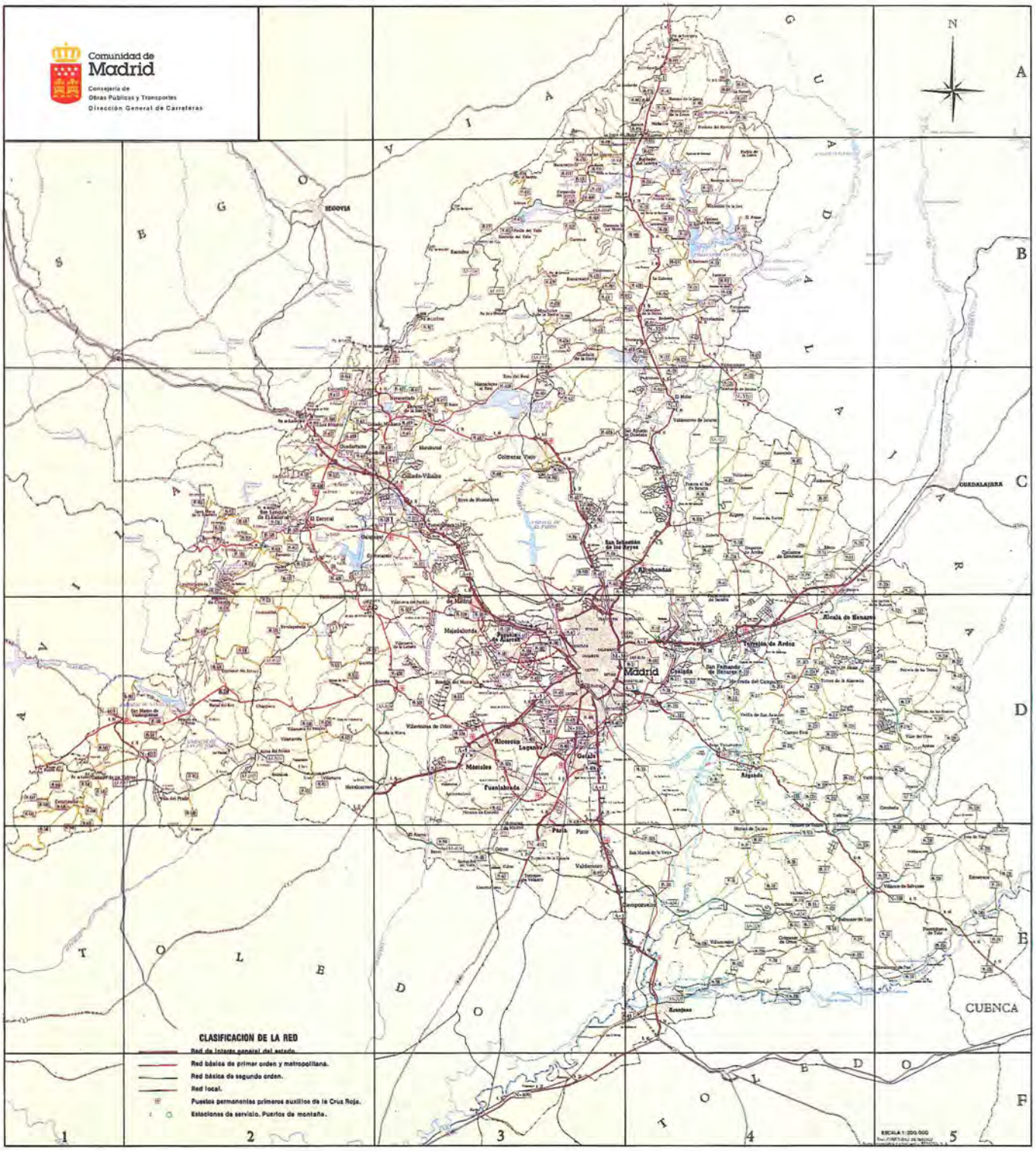
1. **La Comunidad de Madrid. Visión socioeconómica.**
2. **El transporte regular de viajeros en el sector transporte.**
3. **Importancia del sector transporte regular de viajeros en la economía regional.**
4. **La oferta de transporte colectivo en la Comunidad de Madrid.**
5. **La demanda de transportes de viajeros.**
6. **Resultados.**
7. **La normativa legal básica.**

La Comunidad de Madrid. Visión socioeconómica

La explotación del censo de municipios de la Comunidad de Madrid del año 1986, que se compara en la tabla adjunta con datos globales y por coronas tarifarias establecidas por el Consorcio, en relación con el de 1981, indica que la población ha alcanzado los 4.801.662 habitantes, con un incre-

EVOLUCION DE LA POBLACION POR ZONAS TARIFARIAS DE TRANSPORTE

Zona / Población	1981	1986	Diferencia	Variación (%)	Porcentaje acumulado
A - Madrid	3.188.297	3.079.353	-108.944	-3,42	64,13
B1	641.171	683.161	41.990	6,55	78,36
B2	438.506	540.583	102.077	23,28	89,62
B3	278.044	316.060	38.016	13,67	96,20
C	180.968	182.505	1.537	0,85	100,00
Total Comunidad	4.726.986	4.801.662	74.676	1,58	100,00



mento en el quinquenio de 74.676 habitantes equivalente a una tasa de crecimiento anual del 0,31 por 100. Claro es que mientras el municipio de Madrid ha experimentado un descenso de un 3,42 por 100, las subcoronas B han crecido de forma notable, especialmente la B2 y B3, en tanto que la corona C tiene un peso marginal en el conjunto, además de una cierta estabilidad, que dificulta la organización eficiente de los servicios de transporte al estar caracterizada por una disgregación espacial.

Resulta relevante, a efectos de transporte, destacar que **además de Madrid, sólo seis municipios tienen más de 100.000 habitantes, todos ellos, salvo Alcalá de Henares, situados en el sur-oeste del área metropolitana,** donde se localizan, sobre ejes de transportes diferentes, los dos únicos que presentan crecimiento sustancial: Fuenlabrada con un 52,3 por 100 en los cinco años y Móstoles con un 17,7 por 100. Leganés y Getafe crecen ligeramente y Alcorcón disminuye en parecida medida.

Del mismo modo, entre los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 100.000, destaca el crecimiento constatado en Las Rozas (56,3 por 100), Colmenar Viejo (47,44 por 100), Majadahonda (27,13 por 100), San Sebastián de los Reyes (24,23 por 100) y Coslada (22,16 por 100), todos ellos salvo Colmenar, emplazados en las subcoronas de B1 y B2.

vehículo propio—. De especial atención en los programas de actuación del Organismo.

De esta población, con ligeras variantes en el global por no disponer de los datos de todos los municipios para las diferentes variables, el 37,38 por 100 es población activa, de la que está ocupada el 77,53 por 100, buscando el primer empleo un 9,10 por 100 y en

ESTRUCTURA DE LA POBLACION POR EDADES. 1986 (*)

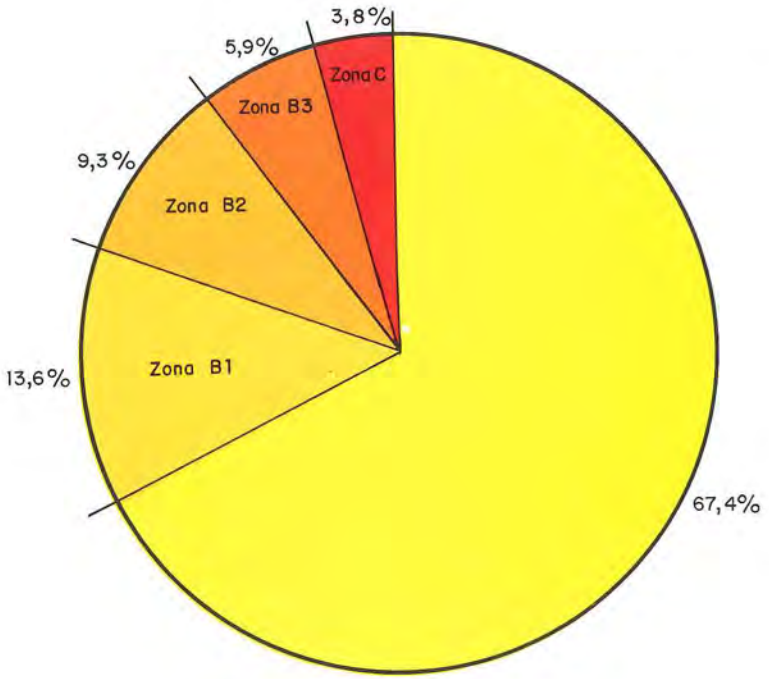
Estrato de edad	Hombres	Mujeres	Total
0-4	148.470	139.851	288.321
5-9	198.302	188.388	386.690
10-14	221.594	209.767	431.361
15	42.530	40.056	82.586
16-19	168.993	162.515	331.508
20-24	202.240	200.543	402.783
25-29	182.681	190.652	373.333
30-34	161.885	174.265	336.150
35-39	162.808	174.477	337.285
40-44	148.255	157.193	305.448
45-49	128.608	137.913	266.521
50-54	135.665	146.593	282.158
55-59	122.343	138.498	260.841
60-64	100.216	119.782	219.998
65-70	68.943	95.212	164.155
70-74	55.418	84.247	139.665
Más de 75	65.707	131.604	197.311
N/C Edad	2.332	2.285	4.617
Total	2.316.890	2.493.841	4.810.731

La explotación provisional del padrón municipal de 1986 proporciona la información que recoge la tabla adjunta sobre estructura de la población por edades o pirámide de edades donde, sobre todo, tiene importancia resaltar la participación en la misma de los estratos de 10-14 y 15-19, con un 8,97 por 100 y un 8,61 por 100, respectivamente, y donde el grupo de los quince años está especialmente significado. También es subrayable que el 10,51 por 100 de la población tenga más de sesenta y cinco años de edad por cuanto, junto a los colectivos anteriores, son objeto —ante su disminuida capacidad para desplazarse en

paro el 13,37 por 100 restante. Se halla jubilado un porcentaje ligeramente inferior al de mayores de sesenta y cinco años, quizás porque tal estado se asimile a la percepción de una pensión y esto no se produzca en ocasiones. Pero tiene enorme trascendencia, en la perspectiva de la actividad del Consorcio, la existencia de un 25,53 por 100 de **población escolar,** que salvo andando no se puede desplazar en su casi totalidad por medios propios, así como la presencia de un 0,7 por 100 de incapacitados que, es preciso suponer, encuentran dificultades funcionales para utilizar los transportes colectivos.

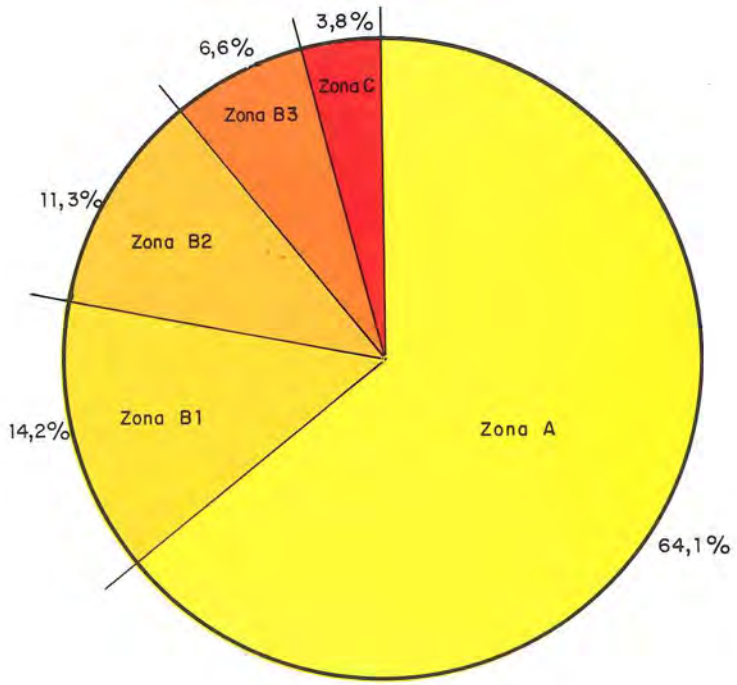
(*) Resultados parciales y provisionales de las características de la población de 1986 de la Comunidad de Madrid. Servicio de Estadística de la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad de Madrid. Septiembre 1987.

DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR ZONAS TARIFARIAS



POBLACION EN 981

DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR ZONAS TARIFARIAS



EVOLUCION EN 1986

Si se analizan los ocupados por rama de actividad, puede decirse en términos generales que el 0,98 por 100 trabaja en la agricultura; el 1,07 por 100 en energía y agua; el 3,59 por 100 en minería no energética; el 9,16 por 100 en transformación de metales; el 8,85 por 100 en otras manufacturas; el 7,43 por 100 en la construcción; el 20,28 por 100 en comercio y hostelería; el 9,14 por 100 en transporte; el 9,14 por 100 en otras instituciones financieras, y el 30,36 por 100 en otros servicios. Agrupando los anteriores valores en la estructura tradicional, resultaría: el 0,98 por 100 en la agricultura, el 30,1 por 100 en la industria, incluida la construcción, y el 68,92 por 100 restanto en los servicios, pudiendo tipificarse por esta última componente la sociedad madrileña aunque el sector industrial mantenga su importancia.

De tal estructura se derivará, lógicamente, una elevada movilidad, pues ésta es creciente a medida que se pasa del sector primario al terciario, a la que se acumulan las demandas de una población flotante que, de forma continua, mantiene un peso significativo en el conjunto de la Comunidad y, principalmente, en su capital.

Siendo ésta la estructura de actividades de 1986, no cabe una correspondencia precisa con la actividad económica, tanto por los diferentes ratios de producción de cada sector como por el desfase temporal existente con las cifras disponibles de producción, no obstante, sí queda clara la mayor aportación unitaria al producto interior del sector servicios, seguido del industrial que lo hace por debajo de la media. **Tales datos, relacionados posteriormente con la renta, tendrán un efecto en la motorización y, consecuentemente, también en la movilidad de cada sector productivo así como en el comportamiento de la demanda frente a la elección modal.**

Las cifras anteriores han evolucionado paralelamente a las de la economía nacional, con un mayor crecimiento que la misma durante 1986 (*)



El escenario donde actúa el Consorcio de Transportes.

(*) Estimación del crecimiento del PIB por Comunidades Autónomas. Año 1986, FIES. Papeles de Economía Española. Abril, 1987.

—3,9 por 100 frente al 3,0—, con un mínimo descenso de participación de la agricultura y un aumento de casi el doble en la construcción.

Todo ello conduce, a **nivel** nacional, a un PIB por habitante y año, en dólares USA, de 5.900 a los tipos de cambio y precios corrientes, que se equipara a 8.000 de poder adquisitivo real si se tiene en cuenta la capacidad interior de compra. Esto, que en 1983 significaba una renta familiar disponible per cápita de 562.764 pesetas de 1983 en la Comunidad de Madrid, ha debido conducir, con tasas de crecimiento similares a la del conjunto nacional, a valores parecidos a los de la tabla adjunta, que serán revisables al alza, al menos en cuanto se refiere al salto 1983-86.

Las anteriores variables pretenden poner de manifiesto cuál ha podido ser la evolución de la motorización en la Comunidad de Madrid como factor que incide de manera muy directa en la movilidad y en la elección modal. Los últimos datos fiables sobre el valor real de este índice corresponden a 1981 (***) y resultan de la encuesta O/D realizada en todo el área metropolitana funcional, durante 1981. **Un 40,1 por 100 de las familias no tenían aún vehículo pro-**

PIB DE LA COMUNIDAD DE MADRID, 1984

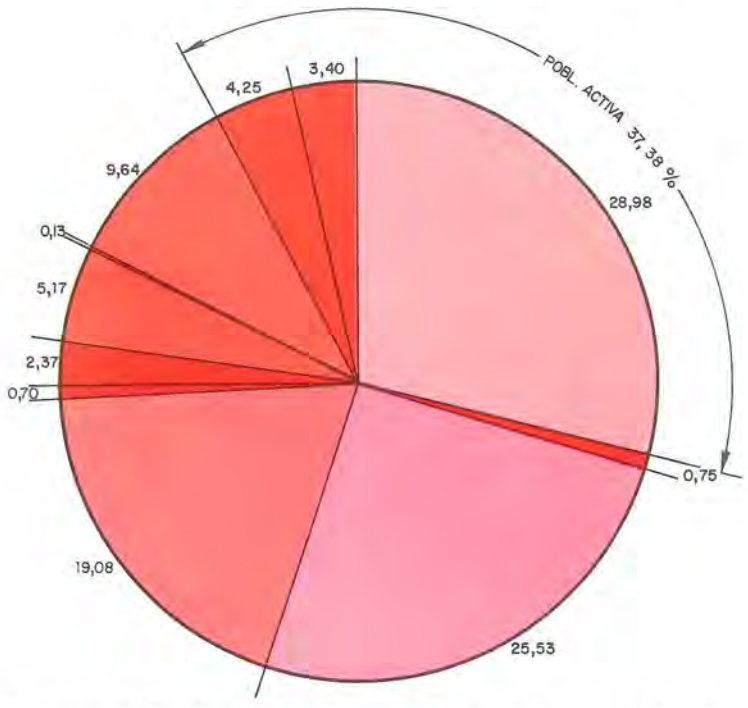
Concepto	Miles de M.	% sobre el total
Al coste de los factores	4.065,5	100,00
• Sector agrícola y ganadero	17,2	0,44
• Sector industrial	857,6	21,25
• Sector construcción	194,5	4,99
• Sector servicios	2.996,2	73,32

Fuente: La Economía en la Comunidad Autónoma de Madrid en 1984. Cámara de Comercio e Industria de Madrid.

EVOLUCION DE LA RENTA FAMILIAR DISPONIBLE PER CAPITA EN LA COMUNIDAD DE MADRID (**)

	1983	1984	1985	1986
En pesetas corrientes	562.764	639.813	705.137	795.802
En pesetas de 1983	562.764	574.854	582.277	603.795

DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR SU ACTIVIDAD



(**) Renta Nacional de España y su distribución provincial 1983. Informe Económico 1986. Banco de Bilbao.
(***) Movilidad Metropolitana. COPLACO. 1982.

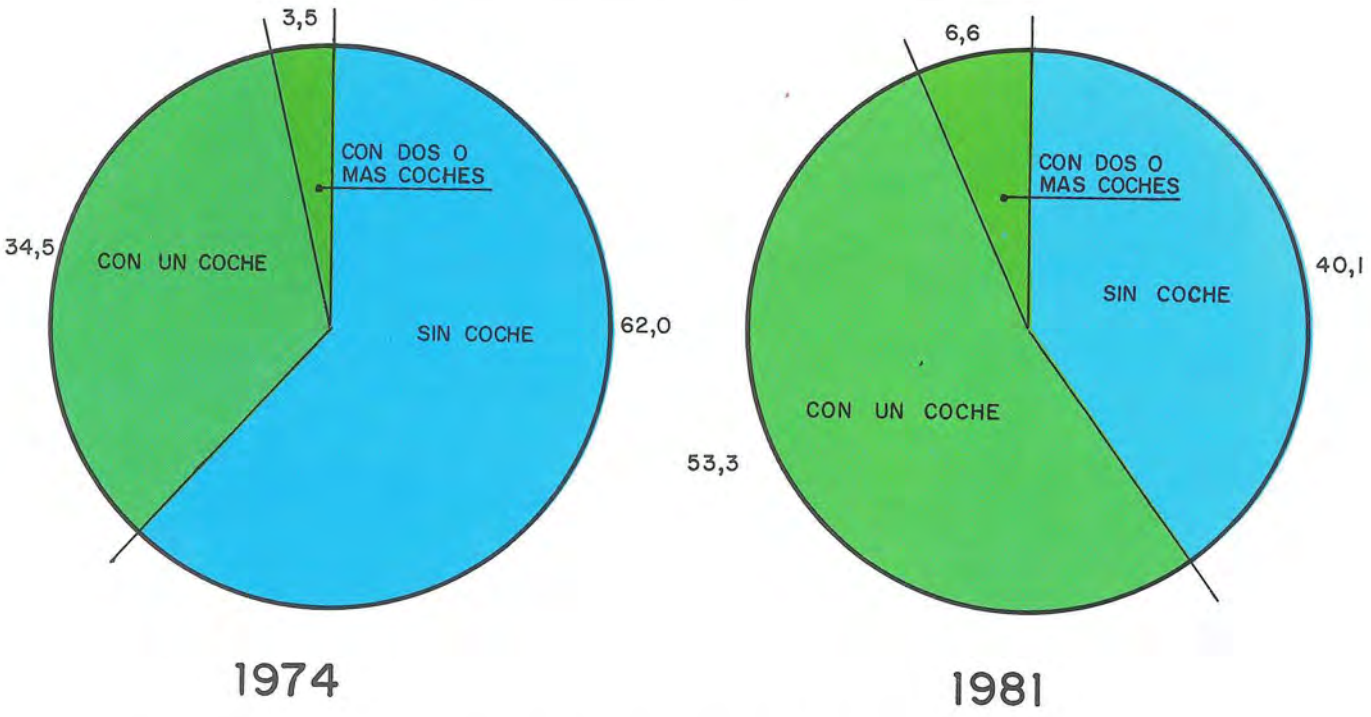
pio, un 53,3 por 100 tienen un coche y un 6,6 por 100 tienen dos o más, habiéndose reflejado un salto importante en relación con la anterior investigación de 1974, tendencia que puede haber continuado hasta el presente, especialmente durante 1986. No obstante existen zonas de la Comunidad, como las últimas ciudades del área Metropolitana y los barrios de mayor renta de la capital, donde dicho índice supera los 70 vehículos por 100, lo que indica, salvo salto a dos o más vehículos en cada familia una aproximación al techo de la motorización.

MOVILIDAD SEGUN MOTORIZACION (*)

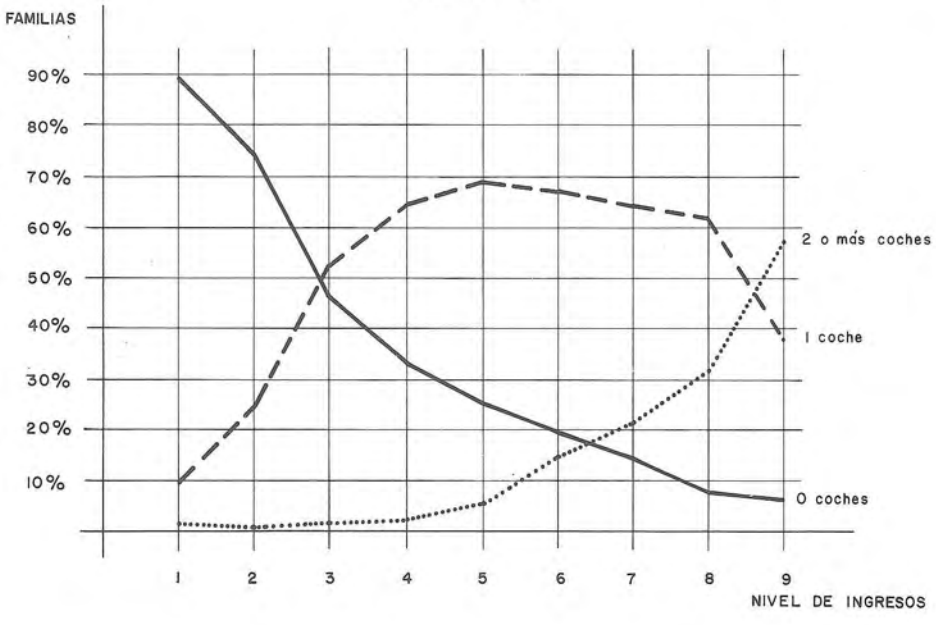
Motorización	Viajes familia	Viajes persona
0	4,16	1,29
1	5,72	1,37
2 o más	6,63	1,38

(*) No se contabilizan los viajes de regreso al domicilio.

EVOLUCION DEL PARQUE DE VEHICULOS



DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LA MOTORIZACION SEGUN NIVEL DE INTERESES



El transporte regular de viajeros en el seno del sector transporte

Las competencias del Consorcio Regional de Transportes se limitan al **transporte público regular de viajeros, que circule por toda clase de vías cualesquiera que sea la titularidad de éstas,** aunque la Ley de la Creación, en su exposición de motivos, señala, **como objetivo futuro la incoporación al mismo del transporte discredicional de viajeros con reiteración de itinerario** (punto IX), que por motivo de la tramitación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, va a ser tipificado jurídicamente como regular.



En el futuro, el transporte discrecional de viajeros con reiteración de itinerario estará también en la órbita del Consorcio.

Durante 1986, sin embargo, la actividad del Consorcio se ha limitado exclusivamente al ámbito del transporte público regular de viajeros que, de ninguna forma puede entenderse aislado del resto de las formas con que finalmente se expresa la movilidad de la población e, incluso, los flujos de mercancías inherentes al desarrollo de la actividad económica.

Si bien es cierto que determinados factores diferenciales caracterizan el transporte público regular en complementariedad o contraposición a otras formas de oferta, no lo es menos que, no existiendo prácticamente una especialización funcional de las infraestructuras y produciéndose zonas de fricción entre los distintos modos y servicios, las interrelaciones de la oferta y la demanda son tan fuertes que ninguna parcela de la misma puede considerarse aisladamente. **Esta constatación conduce a precisar que si la ocupación del Consorcio no es otra que el transporte público regular de viajeros, la preocupación se extiende a todo el sistema de transporte, por cuanto el funcionamiento armónico del primero, y la consecucción de la mayor parte de los objetivos que se plantean para el mismo, depende de la coherencia alcanzada en el funcionamiento del conjunto.**

Las consideraciones anteriores, como las que siguen, pretenden poner de manifiesto igualmente, las dificultades existentes para mensurar la incidencia de esta actividad en la economía regional por las incertidumbres existentes en la imputación a uno u otro modo de producciones que se utilizan simultáneamente.

Así sucede, en primer lugar, con la componente infraestructuras que, salvo en determinados ejes de las cercanías ferroviarias, tiene un uso multimodal sea, para transporte de viajeros y mercancías, sea, en carretera, para uso de los servicios públicos o privados y, dentro de los primeros, regulares o discrecionales.

Sin lugar a dudas el transporte ferroviario en la Comunidad se realiza sobre infraestructuras que a medida que se avanza en la ejecución del Plan de Cercanías, se observa que han sido concebidas para integrar las necesidades de la oferta regular suburbana de viajeros con la de largo recorrido y con la de mercancías. Claro es que, por un lado, el ritmo de ejecución no ha sido el propuesto en el momento de realizar la planificación como tampoco el entorno económico en el que ésta sustentaba sus previsiones; por otro, **en ningún caso se ha producido una armonización con el desarrollo de la red de carreteras y el viario fundamental de los principales núcleos urbanos.**

Todo ello pone en cuestión determinadas actuaciones aún no comprometidas y aconseja, asumiendo el principio de revisión de la planificación como corresponde a la dinamicidad de la sociedad que sirve, **una actualización de las propuestas que, simultáneamente con las novedades incorporadas por el Plan de Transporte Ferroviario, se ajuste, interactivamente, con los programas de construcción de carreteras.** Es muy probable, que, como resultado de tal iniciativa pudiera determinarse, con cierta aproximación, la incidencia que el transporte ferroviario de cercanías tiene, desde la perspectiva de las infraestructuras, en el conjunto de la Comunidad.

Del mismo modo, el diseño de la red de carreteras, compatibilizado en su trazado con el de la red ferroviaria, **debe acompañar supuestos de explotación que contemplen las necesidades específicas, en ocasiones prioritarias, de la red de servicios regulares de viajeros, no en aspectos meramente marginales, aunque importantes, como la señalización, marquesinas, refugios de parada, etc., sino en el núcleo mismo de la función viaria cual es la circulación.** De tales pautas de previsión, ejecución y explotación podrían obtenerse datos más concretos sobre la incidencia del transporte regular.

Pero, a lo largo del año 1987, con la aprobación previsible de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el transporte escolar y el laboral pasarán a calificarse como transporte regular con lo que se producirá su incorporación administrativa desde el punto de vista competencial y del tratamiento funcional, a la actividad del Consorcio, cumpliéndose lo indicado al principio de este apartado y originándose un incremento de la participación de los servicios atendidos por el Organismo en el conjunto del sector.

No puede olvidarse, como elemento significativo de la oferta de transporte público, aunque no sea colectivo, la actividad del taxi, cuya potencia tiene una incidencia innegable y en muchos casos sustituye las carencias que en la Comunidad presenta la red de transporte regular.

No obstante, ningún subsector con tanta repercusión en el transporte regular como el del vehículo privado que, aún no siendo reflejado de manera adecuada en las estadísticas, **representa el mayor porcentaje del sector.** En efecto, por cuanto el incremento de la motorización ofrece nuevas posibilidades de elección modal a un número mayor de ciudadanos y su opción por el automóvil ocasiona dificultades adicionales de operación a los transportes colectivos, las posibilidades de estos **dependen en buena medida de la política seguida en materia de circulación.**

Importancia del transporte regular de viajeros en la economía regional

No cabe decir que el transporte regular de viajeros tenga una incidencia directa importante, expresada en términos cuantitativos, en la economía regional pero sí puede afirmarse que sus efectos indirectos son verdaderamente significativos.

Efectivamente, medido en términos de gastos de producción, ya que a precios de mercado la existencia de subvenciones distorsionaría cualquier resultado, el transporte regular supone aproximadamente el 1,5 por 100 del PIB de la Comunidad de Madrid al coste de los factores. Ahora bien, y en ello está la verdadera repercusión indirecta, atiende el 65 por

100 de una demanda que se reparte entre transporte público y privado, correspondiendo a éste un gasto cercano al 8,0 por 100 del consumo privado en la Comunidad sin incluir la valoración del tiempo de conducción de los conductores privados en lo que sería una cifra próxima al 5,3 por 100 del PIB. Es decir, desde el punto de vista de los costes, sin incorporar en los mismos todo el efecto de la infraestructura, el sector público, fundamentalmente colectivo, proporciona rendimientos económicos diez veces superiores a los obtenidos por el vehículo privado, siendo este el verdadero factor de incidencia a que se hacía alusión líneas arriba.

Casi 17.000 trabajadores, el 0,95 por 100 de la población activa de la Comunidad y el 1,22 por 100 de población ocupada, están empleados en el transporte regular de viajeros.

Desde otro punto de vista resulta interesante recopilar el volumen de inversión que se acumula en esta actividad, tomando reservas que matizan el contenido de la siguiente tabla expresada en liquidaciones efectivas.



Cerca de diecisiete mil trabajadores están empleados en el transporte regular de viajeros.

Modo	Empresa	Admón. Central	Admón. Autonóm.	Admón. Munpal. (*)	Total
Urbanos	1.750	—	—	8.770 (*)	10.520
Metro	8.390	—	1.529	—	9.919
Ferrocarril	305 (**)	5.627 (**)	699	—	6.631
Buses privados	950	7.893 (*)	3.403 (*)	—	12.246
Total	11.395	13.520	5.631	8.770	39.316

(*) Corresponde a carreteras o viario por lo que más del 95 por 100 sería imputable al vehículo privado o al transporte de cercanías. Parte de las inversiones de la Administración Central y Autonómica se ubican en zonas urbanas.

(**) Son inversiones que, en parte, resultan imputables al tráfico de largo recorrido y mercancías y, en algún caso, como la estación de Atocha, incluyen objetivos urbanísticos.

La inversión global tiene indudable importancia por cuanto llega prácticamente a los 40.000 millones de pesetas aunque para ser representativa de todo el sector de viajeros deberá incluir el vehículo privado, lo que llevaría a multiplicar por cuatro la cifra anterior. Pero lo que resulta llamativo, una vez más, es que, considerada **la inversión asignada al transporte colectivo, esta no representa, incluyendo material ni el 50 por 100 de la dedicada a transporte privado cuando la primera atiende el doble de demanda de transporte.**

Finalmente, debe ser elemento de reflexión que para realizar esta actividad se consumen 56,9 millones de litros de gas-oil y 33,05 millones de kw × h. de energía eléctrica que, aproximadamente se produce en transporte urbano en vehículo privado en toda la Comunidad para atender la mitad de la demanda de desplazamientos, lo que reafirma los índices de rendimiento diez veces superiores, que se han puesto de manifiesto.

Reflejados los datos y observaciones anteriores, dos hechos es preciso destacar para su consideración y reflexión: en primer lugar, que significando tan poco desde el punto de vista económico, se atiende el doble de demanda que utiliza el transporte privado; en segundo lugar, que tal pequeño porcentaje de actividad es absolutamente imprescindible para mantener la actividad económica y social de la Comunidad, y sin su aportación, se produciría una situación de paralización de la vida urbana y de la regional.



El índice de rendimiento del transporte público es diez veces superior al vehículo privado.

La oferta del transporte colectivo en la Comunidad de Madrid

El sistema de transporte colectivo de la Comunidad de Madrid se compone de los siguientes subsistemas:

Subsistema urbano (Municipio de Madrid):

— **Red de Ferrocarril Metropolitano de Madrid.**
Cuenta con 10 líneas, de un total de 102 km. de longitud y 154 estaciones.

— **Red de líneas de autobuses de la Empresa Municipal de Transporte (EMT).**
Cuenta de 150 líneas, una longitud

de la red de 1.200 km., y 6.312 paradas y 1.620 vehículos.
Ocho líneas pertenecientes a antiguas concesiones de transporte regular de viajeros por carretera.

Subsistema urbano (otros municipios):

— **Catorce municipios de la Comunidad de Madrid, además del de Madrid, cuentan con servicios de autobuses urbanos.**
Cuentan con 212 líneas, una longitud de la red de 2.530 km. y un total de 713 vehículos adscritos.
— **Red de servicios ferroviarios de cercanías de RENFE.**
Cuenta con 9 líneas, una longitud de 241 km. y unos 260 vehículos.

RELACION DE MUNICIPIOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID CON SERVICIO TRANSPORTE URBANO CON AUTOBUS

Municipio	Poblac. n.° hab. 1986	Empresa operadora
Madrid		EMT
Alcalá de Henares		De Blas y Cía S.L.
Alcorcón		De Blas y Cía S.L.
Aranjuez		Mosamo
Arganda		Servicio Municipal
Collado-Villalba		V. López Antuñano
Colmenar Viejo		Justo Domingo
Coslada		ETASA
Fuenlabrada		EMT
Getafe		Autobuses Urbanos del Sur
Leganés		Martín S.A.
Majadahonda		Llorente S.A.
Móstoles		De Blas y Cía S.L.
Parla		Servicio Municipal
Torrejón de Ardoz		Continental Auto

La demanda de transporte de viajeros

Puesto que desde 1981 no se ha realizado una encuesta global de la demanda de transporte no es posible reflejar los datos correspondientes con una actualización suficiente.

Sí es posible, sin embargo, dar cifras de la demanda específica transportada por las grandes empresas operadoras del sistema.

En el interior del Municipio de Madrid, las empresas operadoras más importantes (casi exclusivas) son el Metro y la EMT, para las que se analizará a continuación la demanda servida durante 1986.

La comparación de viajeros entre Metro y EMT tiene características singulares que es conveniente significar:

a) Los viajeros al contabilizarse en cada empresa por los billetes expedidos o los viajes cancelados, miden distintos conceptos; mientras que la EMT se mide el viaje en cada línea, en el Metro se refleja el desplazamiento total del viajero en la red.
b) La longitud media de los viajes en una y otra empresa son muy diferentes, mientras en la EMT superan algo más de los tres kilómetros en el Metro son superiores a los 5,6 kilómetros.
c) No obstante las comparaciones de cada empresa a lo largo del tiempo miden perfectamente la tendencia tanto cualitativa como cuantitativa y además demuestran el comportamiento de las diferentes líneas, de una forma más precisa en la EMT que en el Metro, ya que en las estaciones múltiples la distribución de viajeros que entran y transbordan se asigna de forma sólo aproximada.

Evolución de la demanda en metro

Durante el año 1986 se ha producido un importante aumento de viajeros en el Metro, superior a los 8 millones de viajeros respecto a 1985, que representa un incremento superior al 2,54 por 100. Esta circunstancia de evolución positiva de la demanda no se produce desde 1974 en que subió el 2,01 por 100. En el desglose por líneas, todas han aumentado excepto la línea 1, con una pérdida del 1,7 por 100 (que puede haber sido afectada, muy especialmente, por la disminución de viajeros en la estación de Sol con motivo de las obras de re-

modelación), destacándose la línea 9 con un aumento del 38 por 100 (como consecuencia de la prolongación realizada el 25-02-86), y la línea 6 que ha tenido un incremento del 8 por 100 (en este caso fruto de la mejor calidad del servicio por aumentos significativos de la dotación y de la composición de los trenes). Otras líneas que han tenido aumentos superiores a la media de la red son la línea 10 con el 4 por 100, la línea 8 con el 3,2 por 100 y la línea 4 con el 3 por 100. Por meses se comprueba que con un primer semestre a un aumento del 1,5 por 100, y se continuó el crecimiento que al final del tercer trimestre era del 1,9 por 100 y al final del año ya citado del 2,54 por 100.

Las expectativas de tendencia siguen siendo altamente positivas ya que en diciembre el crecimiento fue del 4 por 100. No obstante los buenos resultados, es preciso indicar que existen dos líneas muy importantes de la red, las líneas 1 y 5, que solas absorben más del 43 por 100 de la demanda, y que han demostrado un comportamiento muy inferior al conjunto de la red, quizás por las características del material móvil y por ser las líneas en las que se ha concentrado cierta desviación del cumplimiento del servicio programado. En diciembre frente al aumento de la red ya indicado del 4 por 100, estas líneas han presentado una pequeña disminución del 0,1 por 100 para la línea y sólo un pequeño aumento del 0,7 por 100 para la línea 5, sin embargo, ambas líneas presentan tendencias de mayor demanda, desde el mes de septiembre la línea 1 y desde el mes de junio la línea 5.

Evolución de la demanda en EMT

Durante el año 1986 la EMT ha aumentado su demanda específica en un 0,6 por 100, que se descompone en un aumento del 0,8 por 100 en las líneas convencionales de autobús, un 9,5 por 100 de aumento en las líneas de la Ciudad Universitaria y Campus de Somosaguas y unas disminuciones del 9,7 por 100 en las líneas Exprés y del 7,1 por 100 en las líneas de microbuses como valores medios más significativos, que con la línea especial Colón-Aeropuerto que aumentó el 0,5 por 100, y el Servicio Nocturno que disminuyó el 2,5 por 100, completan la evolución macroscópica de los diferentes grupos de líneas.



Metro:
En relación al año anterior, 1986 conoció un incremento de viajeros superior a los ocho millones.

EVOLUCION DE LA DEMANDA DE VIAJEROS EN METRO Y EMT ENTRE 1984 Y 1986 (*)

Viajeros	1984	1985	% Δ 1985/1984	1986	% Δ 1986/1985
Metro	331.645.902	320.879.971	−2,46	329.039.960	+2,54
EMT	464.322.238	459.877.259	−1,11	462.759.728	+0,63

(*) Las demandas están medidas en unidades no homogéneas, en Metro un viajero red, que como media utiliza 1,55 líneas, mientras que en EMT un viajero es un viajero línea, por lo que tendría un coeficiente 1,00.



En 1986, el nivel de usuarios que utilizó los servicios de la EMT se mantuvo prácticamente estacionario.

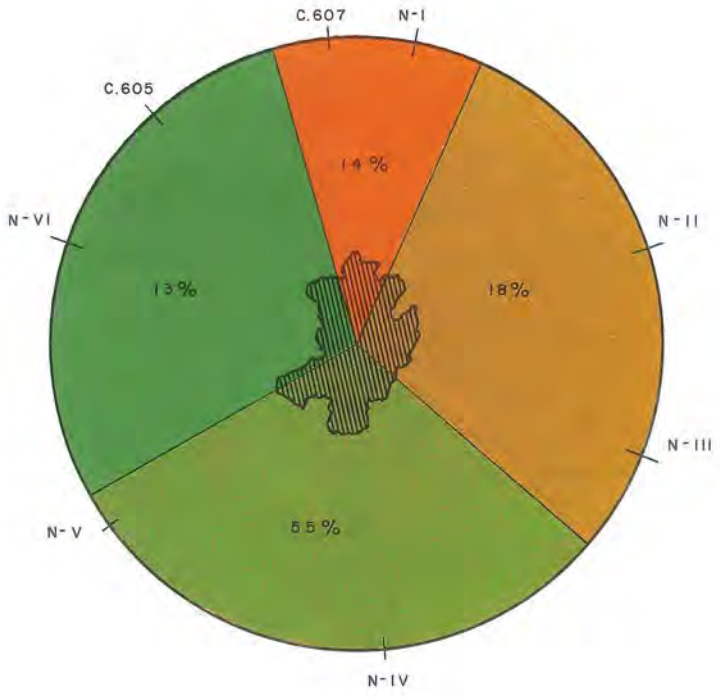
La demanda de transporte de la red de transporte regular de viajeros por carretera

En su conjunto la red de transporte regular de viajeros por carretera movilizó en 1986 unos 320.000 viajeros en el día laborable medio.

De ellos más del 80 por 100 con un extremo de viaje en el municipio de Madrid.

Por sectores los viajes de acceso a Madrid en esta red se distribuyen así en un día laborable.

DEMANDA DE TRANSPORTE DE LA RED DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA



DEMANDA DE TRANSPORTE DE LA RED DE TRANSPORTE REGULAR POR CARRETERA

Carreteras de acceso	Viajeros/día laborable medio		Viajeros/h. punta un sentido	
	Total	C. Madrid	Total	C. Madrid
C-607 Colmenar	15.695	11.409	1.343	1.025
N-I	29.976	25.058	3.016	2.499
N-II	31.581	26.355	2.119	1.771
Acceso Vicálvaro M.211	17.103	11.699	1.777	1.307
N-III	11.475	10.232	1.207	1.009
C.S. Martín Vega M.201	1.160	1.150	185	177
N-IV	3.092	2.880	415	387
N-401	46.003	42.185	3.240	2.973
N-421	28.595	27.195	2.322	2.179
C. B.° La Fortuna M.411	8.095	7.170	475	420
C-Cementerio Leganés M.421	15.600	14.800	725	420
N-V	61.992	50.228	4.693	4.038
N-VI	40.251	30.115	2.514	1.970
C. El Pardo C-605	4.147	4.147	315	315
Total	314.785	264.623	24.346	20.760

La demanda de transporte en la red ferroviaria de cercanías de RENFE

En su conjunto la red ferroviaria de cercanías de RENFE transportó en 1986 unos 210.000 viajeros en el día laborable medio. De ellos un 80 por 100 con un extremo de vía en Madrid.

Por líneas la demanda de transporte ha sido la siguiente:

DEMANDA DE TRANSPORTE EN LA RED FERROVIARIA DE CERCANIAS DE RENFE

Pinar - P. Pío	5.518	4.666	419
Escorial - Atocha	9.248	6.394	423
Cercedilla - Atocha	7.073	4.697	317
Total Oeste	**21.839**	**15.757**	**1.159**
	16.006	**15.929**	**2.223**
Cantoblanco - Atocha **Norte**	**45.152**	**28.610**	**2.584**
Guadalajara - Chamartín **Este**	**45.152**	**28.610**	**2.584**
Aranjuez - Atocha	11.373	8.024	634
Parla - Atocha	16.154	13.853	1.853
Fuenlabrada - Atocha	38.332	32.482	4.093
V. de Odón - Laguna	57.172	50.244	5.299
Total Sur	**123.031**	**104.603**	**11.879**
Total	**206.028**	**164.889**	**17.840**

La red ferroviaria de cercanías de RENFE transportó, en 1986, alrededor de 210.000 viajeros en día laborable medio.



RED FERROVIARIA DE VIAJEROS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

En la relación adjunta se recogen las estaciones ferroviarias del Municipio de Madrid con correspondencia con líneas urbanas de transporte (Metro y EMT).



○ Estaciones ferroviarias con conexión con la red del Metro.

SESEÑA Estaciones ferroviarias fuera del límite de la Comunidad de Madrid.

RESULTADOS

La oferta descrita en el apartado anterior admite un análisis de rendimientos desde una perspectiva global y desde otra unitaria. El paso a ambas implica, no obstante, la consideración de la demanda real como elemento de vinculación que concreta la producción efectiva, la producción finalmente vendida, en un proceso que en el sector transporte difiere sustancialmente de otros sectores productivos.

El gasto total aproximado y directo de los diferentes operadores regulares en la Comunidad de Madrid se eleva a 62.000 millones de pesetas. En ellos no están consideradas las amortizaciones de las inversiones realizadas por las instituciones públicas en infraestructuras ni los gastos de mantenimiento y explotación de carreteras y viario urbano en la parte que fuera objetivamente imputable al transporte regular, obviamente muy pequeña por cuanto el mayor gasto por estos conceptos resulta achacable al transporte privado de viajeros y al privado/público de mercancías.

—un 17,3 por 100 del total—, como consecuencia del retraso en el abono de subvenciones para cubrir insuficiencias.

Ello da lugar, en las distintas empresas, a la aparición de un déficit en cuenta de resultados que, en ningún caso pueden achacarse de manera absoluta a las gestiones internas por cuanto con tarifas superiores, por la cautividad de gran parte de los usuarios, se podría llegar a situaciones equilibradas. **Lo que se pone de manifiesto en los resultados expresados, es una solución historicista al problema de la financiación de las empresas, resultante del convencimiento de que los usuarios no deben pagar el importe total de la tarifa de equilibrio al incurrir las respectivas empresas en gastos originados por otros agentes beneficiarios como las actividades económicas en general y los vehículos privados en particular.** Estos beneficios son finalmente internalizados por la vía fiscal en las Administraciones tutelares que luego responden a las necesidades derivadas con sus aportaciones anuales. Precisamente **las actividades desarrolladas por el Consorcio en este ejercicio, que se exponen en otro punto de la Memoria, van encaminadas a instaurar un sistema tarifario más razonable en el que se dé solución al problema de la financiación desde una perspectiva globalizadora.**

	EMT	Metro	Renfe (*)	Inter-urbanos privados (*)	Otros urbanos (*)	Total
Gastos (M. ptas.)	21.371,7	26.455,7	7.530,0	6.198,0	350,0	61.905,4
Ingresos (M. ptas.)	19.510,3	13.219,8	2.800,0	6.507,9	243,0	42.281,0
Coefic. cobert. (%)	91,4	50,0	37,2	105,0	69,5	68,3
Insufic. (M. ptas.)	1.861,4	13.235,9	4.730,0	0,0	64,0	19.819,3
Financ. Admón. Cent.	0,0	13.190,7 (**)	4.730,0	0,0	0,0	17.920,7
Financ. Ayuntam.	1.861,4	0,0	0,0	0,0	64,0	1.925,4
Financ. Com. Madrid	0,0	45,2	0,0	0,0	0,0	45,2

(*) Datos aproximados. En Renfe es posible que sean superiores dependiendo de cómo se impute el gasto de las cercanías regionales.

(**) En realidad las aportaciones del Estado, en virtud del Contrato-Programa en vigor, se elevan a 14.185,6 M. ptas. dando lugar a un beneficio de 949,7 M. ptas.

No todos los gastos son cubiertos por ingresos provenientes de la actividad de las empresas respectivas. Mientras la EMT de Madrid alcanza el 91,4 por 100 de cobertura —los resultados de la explotación exclusiva del transporte regular dan un índice ligeramente inferior—, la Cía. Metropolitana de Madrid sólo llega al 50 por 100, Renfe, con las observaciones anotadas en la tabla, está en el 37,2 por 100, las empresas privadas mantienen en conjunto un equilibrio con ligeros beneficios y los restantes servicios urbanos de la Comunidad casi se cubren en el 70 por 100. Es de notar, en Metro la importancia de los costes financieros

Algunos ratios pueden ofrecer una idea aproximada de los costes de producción de los diferentes operadores que, no obstante, es preciso valorar cuidadosamente porque la producción no se realiza en condiciones comparables. Esto ocurre entre la EMT de Madrid y los servicios interurbanos privados que operan, en relaciones in-

terurbanas, con velocidad comercial muy superior y consumos energéticos unitarios inferiores; más homogénea sería la base de comparación establecida sobre el bus × hora pero no se dispone del dato en las relaciones interurbanas para establecerla. El fenómeno de la intensidad de la producción o aprovechamiento que se observan entre Metro y Renfe aunque, además, la oferta de plazas por tren es superior en el segundo caso.

COSTES DE PRODUCCION E INGRESOS POR EMPLEADO

	EMT	Metro	Renfe	Interurbanos privados
Coste bus × km. o tren × km. (ptas.)	227,3	327,3	957,1 (*)	112,0
Coste por viajero × km. (ptas.)	12,3	14,7	11,1	4,8
Coste por viajero (ptas.)	46,2	80,4	139,4	59,5
Ingresos por empleado	2.793,6	2.080,5	1.647,1	3.174,6

(*) Sólo para los servicios «puros» de cercanías de Madrid.

Los costes por viajero × km., que incorporan al resultado la ocupación de los diferentes servicios, son mucho más indicativos de un cierto equilibrio, especialmente si no se internalizan los gastos financieros, mientras que el coste por viajero, que incorpora la longitud de desplazamiento medio, permite una referencia, junto con el grado de cobertura, a la tarifa media de cada grupo de operadores, produciéndose una variación sobre los primeros en aquellos casos en que resulta aplicable la tarifa plana. La importancia del coeficiente de aprovechamiento es tanta que, en los servicios interurbanos por carretera, los costes por viajero × km. fluctúan entre las 4 y las 6,3 ptas. y variaciones similares podrían producirse en los restantes operadores si se descendiese al cálculo por líneas y servicios, según el período del día.

El marco legal de las actividades del consorcio en el año 1986

Siendo el Consorcio un Organismo que ejerce sus competencias sobre el transporte público regular de viajeros, y habiendo sido el año 1986 el primero en que ha comenzado a actuar de manera efectiva, resulta indispensable enmarcar su actividad en el diseño competencial efectuado por lo que se ha denominado «bloque de constitucionalidad». En este aspecto, mientras que el artículo 149.1.21ª del texto constitucional se atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre los «ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma», el artículo 148.1.5ª reconoce a las Comunidades Autónomas la posibilidad de asumir competencias en materia de «ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable»; al figurar en el art. 148 de la Constitución, esta competencia es asumible de inmediato por todas las Comunidades Autónomas, también por las que han accedido a la Autonomía a través de la llamada vía lenta del art. 143, caso de la Comunidad de MAdrid. En consecuencia, el Estatuto de Autonomía de nuestra Comunidad, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, le atribuye en su artículo 26.5 la plenitud de la función legislativa en materia de «ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable». El criterio territorial es, así, el determinante para fundamentar la competencia del Consorcio, como Organismo de la Comunidad.

Por otra parte, no obstante la atribución que el Estatuto hace a la Comunidad de Madrid de la función legislativa plena en materia de transportes, de hecho dos órdenes normativas, el del Estado y el de la Comunidad, inciden necesariamente sobre aquélla, por dos motivos: 1) porque la operatividad de diversos principios constitucionales, como los de unidad de mercado y de libre circulación de personas y bienes, hace indispensable la existencia de un sistema común de transportes; 2) porque cualquier vacío normativo autonómico es suplido por el derecho Estatal, que, como dispone el artículo 149.3 en su último inciso, es en todo caso supletorio del derecho de las Comunidades Autónomas.

Se trata, pues, de comprobar, sucintamente, la situación de ambos ór-

denes normativos, afectantes a la actividad del Consorcio durante 1986. **En el ámbito normativo general, sin duda la nota destacada ha sido la de la transitoriedad, si no jurídica, sí al menos de hecho; en efecto, el ejercicio transcurrió con las expectativas sobre la aprobación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.** Si inicialmente se alimentó la esperanza de que el 86 fuera el año de su aprobación definitiva, después, la coyuntura política (disolución de las Cámaras y celebración de elecciones generales) creó incertidumbres sobre su promulgación, y, finalmente, la continuidad en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones parece asegurar su aprobación en la primavera de 1987. En todo caso, lo cierto es que el año 86 ha transcurrido con el mantenimiento de la vigencia de una legislación reguladora, notoriamente desfasada desde todos los puntos de vista (técnico, económico, social, etc.) en relación con la realidad objeto de la normación, y que se remonta al año 1947 en el transporte por carretera (el 27 de diciembre de este año es la fecha de las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, y de Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios), y al año 1877 en el transporte ferroviario (la Ley General de Ferrocarriles es de fecha 23 de noviembre de ese año).

En el ámbito normativo autonómico, dos son las disposiciones, que, si bien no son del año 86, constituyen el punto de partida y el basamento legal de la actividad del Consorcio, y que, resultan así de obligada cita; el Real Decreto 824/1984, de 22 de febrero, publicado en el BOE del día 30 de abril, efectuó el traspaso de funciones y servicio del Estado a la Comunidad de Madrid en materia de transportes terrestres, y la Ley Comunitaria 5/85, de 16 de mayo, creó el Consorcio de Transportes de Madrid, como Organismo con competencias sobre el transporte público regular de viajeros. Esta Ley constituye referencia obligada de la actividad del Organismo, no ya durante 1986, sino en ejercicios futuros,y, siquiera brevemente, hay que referirse al papel que le asigna en el sector del transporte. **Ya la Exposición de Motivos, y después el artículo 2.°.2, sitúan al Consorcio como el órgano central de carácter planificador y de control, al que se atribuye la responsabilidad principal para resolver los problemas del sector en el ámbito de Madrid, sin perjuicio de que sean las empresas existentes las que gestionen y presten directamente el Servicio.** Finalmente, hay que resaltar que el Consorcio no sólo ejerce competencias propias de la Comunidad de Madrid, sino también las que correspondan a sus Ayuntamientos (artículo 2.° 1b) de la Ley), sin que ello atente a la autoría municipal, constitucionalmente garantizada, por cuanto se exige acuerdo previo en tal sentido del propio Ayuntamiento, y estos participan de modo efectivo en el supremo órgano del Consorcio, que es su Consejo de Administración.

ACTIVIDADES DEL CONSORCIO

El primer año de actividad del Consorcio ha concluido y esta Memoria pretende dar conocimiento de las tareas abordadas a lo largo del mismo y explicación completa de la dedicación del gasto autorizado para conducir a buen término los objetivos que promovieron la creación del Organismo.

Los objetivos del ejercicio y su cumplimiento

Sea muy brevemente, porque luego se describen con mayor detalle las iniciativas desarrolladas durante 1986, conviene iniciar esta exposición dando cuenta del grado de cumplimiento de los objetivos generales de un período de tiempo que, se ha reducido a los diez meses finales del año.

Se ha conseguido, en los plazos previstos desde el inicio de la actividad, la puesta en vigor del Abono Transportes, desarrollando todas las tareas necesarias para que haya tenido una magnífica aceptación por parte de los ciudadanos a los que iba dirigido. Desde la ejecución de los estudios previsionales de diseño del producto, penetración y precios del mismo —que ocupan la primera parte del año— hasta la organización de la red de ventas, fabricación y lanzamiento, así como la negociación de los Convenios de compensación con las empresas operadoras, que se ultiman en 1987 para las afectadas por la ampliación de la vigencia del Abono a las coronas exteriores —en un encadenamiento de temas que concentra gran parte del gasto presupuestado en el último trimestre— y la definición de los sistemas de liquidación, se han cubierto todas las etapas programadas.

Se ha estado al tanto de los nuevos servicios ferroviarios facilitados por la terminación de infraestructuras potentes y coordinado los servicios nuevos de Metro en el tramo Nuevos Ministerios-Avenida de América y Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria haciéndolos coincidir con servicios exprés a Pozuelo y Majadahonda con resultados alentadores desde el objetivo de mejorar la calidad de prestación al usuario.

Se han iniciado los planes de reordenación de servicios interurbanos por carretera, procediendo a la unificación de San Sebastián de los Reyes-Alcobendas y avanzando sustancialmente las negociaciones del eje de la carretera N-VI, de la comarca Sur de Alcalá, de Coslada-San Fernando de Henares, al mismo tiempo que realizando los estudios previos para el resto de los ejes o zonas.

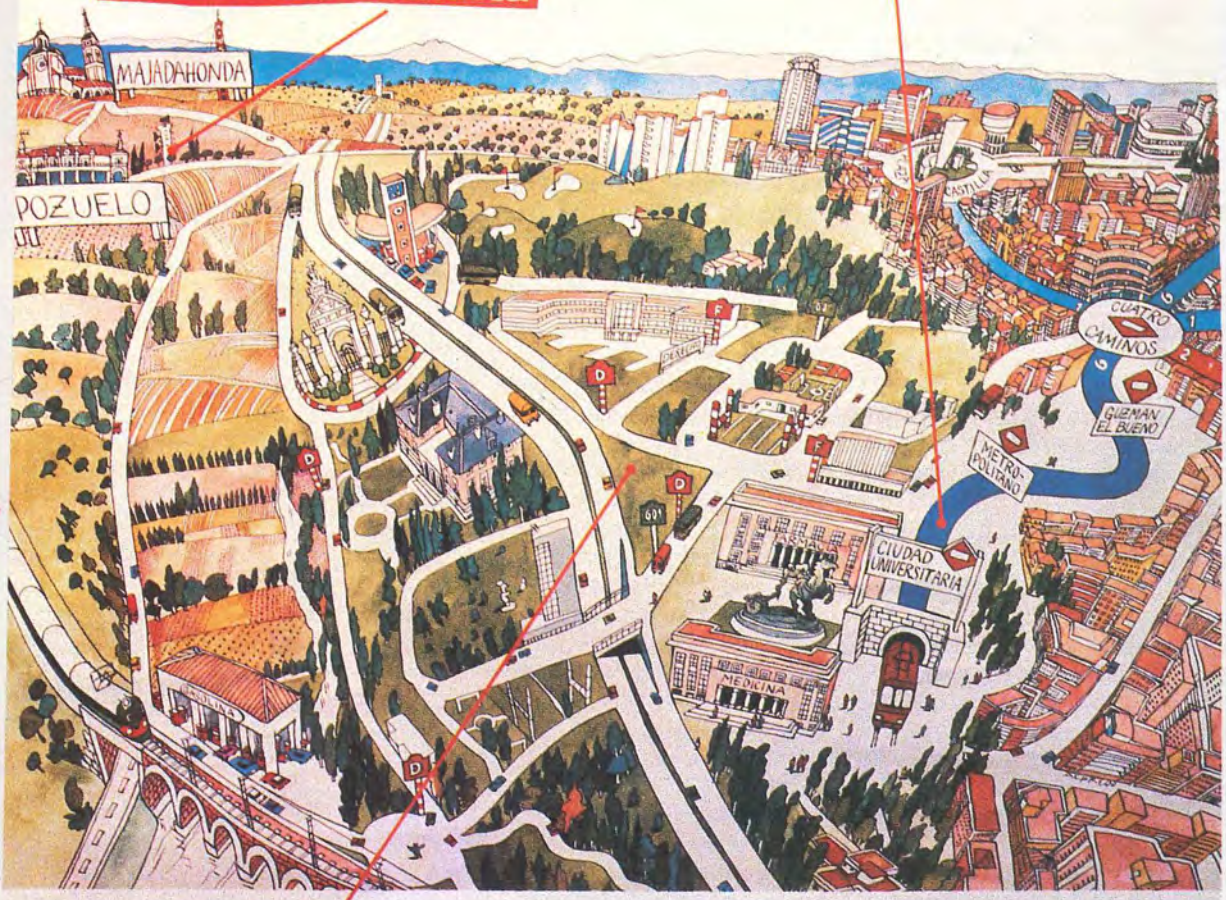
Aunque las actuaciones sobre la EMT de Madrid hayan sido cautas, esperando a observar las modificaciones que en el comportamiento de la demanda introduzca el Abono Transportes, **se han propuesto y efectuado algunas modificaciones de líneas dentro de los criterios generales de reordenación de la red.** Sin embargo, sí han podido promocionarse importantes mejoras en los servicios urbanos de San Sebastián de los Reyes, Alcobendas y Leganés con resultados alentadores, y paralelamente a renovaciones de flota de significativa importancia.

Si bien no se ha logrado la homogeneización tarifaria de Metro y EMT de Madrid, por la repercusión que de la misma se hubiere derivado, sí se han dado pasos en tal sentido como la aparición del bonometro y la unificación precios del billete sencillo. Por este camino de armonización y de conformación de una estructura tarifaria y tipología de títulos de transporte similares se avanza tanto con la aparición del Abono Transportes como en la resolución de unificaciones y concesiones.

¡A la Universitaria!

De Pozuelo y Majadahonda a la Zona Norte por la Universitaria

A la Universitaria en Metro



Y También Cambios en la D y F de la Universitaria

El Consorcio de Transportes de Madrid ofrece nuevos avances en la coordinación de los Transportes Públicos para un servicio mejor y más eficaz.

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

Ted Bates

Móntate en Madrid

Se han contratado y terminado, en su casi totalidad, las investigaciones y planes programados, abriendo nuevos sondeos sobre el comportamiento de la demanda, sobre las nuevas estructuras tarifarias de carácter zonal y sobre los costes de producción que, en un futuro a medio plazo, permitan la negociación de contratos-programa con las empresas operadoras sobre bases realistas de organización razonable de su actividad equilibrada y mejora de la calidad del servicio. Aún más, se ha dado respuesta técnica a demandas ciudadanas de nuevas infraestructuras y servicios colaborando con cuantas entidades han solicitado la presencia del Consorcio.

Además de llegar hasta los últimos pasos en la **elaboración y tramitación del Reglamento de Viajeros del Metro,** se han preparado las **bases documentales para disponer de información técnica y económica para alimentar el banco de datos del sistema de transporte,** necesario para la actividad del Consorcio y para procurar información estadística sistemática y fiable.

La preparación de todo el aparato contable y de control presupuestario, la diaria actividad de gestión e inspección y la alta inspección ejercida sobre la explotación del servicio por parte de la Cía. Metropolitano y la EMT de Madrid, con resultados más tangibles en la primera, han constituido actividades con importante exigencia de dedicación que, junto a las anteriores, permiten acabar el ejercicio con el convencimiento de haber abordado la casi totalidad de los objetivos planteados.

El equipamiento del Consorcio

Ubicadas las oficinas del Organismo en la novena planta del número 11 de la calle Orense, usadas en régimen de alquiler, el 1 de marzo se inició la incorporación de personal procedente fundamentalmente de las unidades administrativas o empresariales que desempeñaban funciones asumidas por el Consorcio, al tiempo que se realizaban las obras de adecuación de la instalación.

Con una cierta precariedad de medios en un principio, hasta que se organizó el equipo administrativo encargado de la tramitación de expendientes de contratación y adquisición, se efectuaron las dotaciones de mobiliario y



Equipos informáticos del Consorcio Regional de Transportes.

enseres a medida que se producían las incorporaciones de personal a la plantilla hasta que ésta pudo completarse en el mes de octubre. Durante este tiempo, como hechos más destacables, se procedió a:

- Definición del programa de trabajo, con desglose de actividades por áreas de responsabilidad, para todo el ejercicio.
- Preparación de documentos administrativos para autorización, disposición, reconocimiento de obligaciones, pago y cobro.
- Cierre del presupuesto 1985.
- Gestión del presupuesto de 1986, implantación del sistema contable y de control de la gestión presupuestaria.
- Elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos para 1987.
- Elaboración del Manual de Normas de Identidad Corporativa del Organismo que contiene los elementos básicos de identidad —logotipo, colores, tipografía—, la papelería e impresos, las publicaciones, la señalización de paradas, estaciones y vehículos, el Abono Transportes, el régimen interior del Consorcio, anuncios en prensa y material de promoción.

Durante 1986 se ha efectuado también la dotación básica de equipos informáticos del Organismo que se compone de:

- CPU de PRIME 2655 con 4 MB y dos unidades de disco de 315 MB.
- 1 unidad de cintas.
- 1 impresora de 30 LPM, 316 FA PINTRONIX.
- 10 terminales de pantalla PT-200.
- 3 PC IBM CXT.
- 1 PC IBM AT.
- 3 PC 220.
- 1 Plotter Calcomp DIN A-0.
- 1 Plotter Rolland DIN A-3.
- 2 impresoras IBM Propinter.
- 1 impresora NEC.
- 1 impresora C.ITON 1550.
- 1 Digital para control de tesorería, cuya utilización plena aún no se ha logrado, incorporando igualmente el resto de los equipos auxiliares precisos para atender todas las necesidades de trabajo.

PRINCIPALES ACTUACIONES DEL EJERCICIO

En el Ferrocarril Metropolitano

Se han llevado a cabo los estudios de viabilidad técnico-económicos de las prolongaciones de la línea 8 desde Nuevos Ministerios a Avenida de América y de la línea 6 desde Cuatro Caminos a Ciudad Universitaria, que dieron como resultado el compromiso político de abrir dichas prolongaciones al servicio. La inauguración del tramo Nuevos Ministerios a Avenida de América tuvo lugar el 23 de diciembre de 1986.

Por otra parte, desde el 1 de abril, el Consorcio viene programando la oferta del Servicio a través del Ferrocarril Metropolitano que explota la Compañía Metropolitano de Madrid y cuya evolución se resume en el siguiente cuadro:

EVOLUCION DE LA PROGRAMACION DEL SERVICIO DE TRENES DEL FERROCARRIL METROPOLITANO EN EL PERIODO PUNTA

Línea	Abril		Septiembre		Diciembre	
	N.° de trenes	Intervalo mín.	N.° de trenes	Intervalo mín.	N.° de trenes	Intervalo mín.
1	1	22	3,0 3,0	22	3,0	22
2	13	3,2	13	3,2	13	3,2
3	13	2,6	13	2,6	13	2,6
4	13	3,6	14	3,3	14	3,3
5	25	3,7	26	3,5	26	3,5
6	17	3,6	21	2,9	21	2,9
7	7	4,6	8	4,0	8	4,0
8	3	7,5	3	7,5	4 (*)	7,5
9	14	4,0	13	4,3	13	4,3
10	10	4,0	10	4,0	10	4,0
R O-N	2	5,1	2	5,1	2	5,1

(*) Prolongada desde Nuevos Ministerios a Avenida de América (22-12-86).

En la red de autobuses del municipio de Madrid

La recomendación de la apertura al servicio del tramo Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria de la línea 6, vino acompañada dela planificación de una serie de actuaciones en la red de autobuses que a continuación se señalan:

— **Unificación de las líneas F y F' en una nueva línea.** F que, partiendo de Cuatro Caminos da acceso a la zona Norte de la Ciudad Universitaria (Paraninfo y Filosofía B) alejada de la nueva estación de Metro.

— **Modificación del itinerario de las líneas D y Ø,** de forma que tengan enlace con la estación de Metro de Ciudad Universitaria, sirviendo al mismo tiempo como línea interna al Campus de la Universidad Complutense.

Además, y dentro del Plan de Reordenación de Líneas de la EMT, se llevaron a cabo los estudios y aprobaciones de las siguientes modificaciones de líneas de la EMT, que se orientan a una mayor accesibilidad al transporte colectivo:

— Con motivo de las fiestas de San Isidro se programó un servicio especial **«Cibeles-Lago de la Casa**

de Campo» desde el día 10 al 17 de mayo.

— En el mes de septiembre se implantó una **nueva línea con el número 117** y cabecera en Pirámides y Pacífico, que en sus otras funciones da servicio al Planetario y al Parque de Tierno Galván.

— En el mes de noviembre y con el fin de mejorar la accesibilidad al transporte colectivo de la zona de Valdeyeros, se prolonga la **línea 67** hasta Gómez de la Serna con un incremento del itinerario ida y vuelta de 2.300 m.



Desde el pasado 1 de abril, el Consorcio de Transportes programa la oferta de servicio del Metropolitano madrileño.

En la red interurbana por carretera

Dentro de los objetivos del Plan de Reordenación de la red de transporte interurbano aportados por el Consejo de Administración del Consorcio, se ha llevado a cabo la **reestructuración completa del transporte en el corredor de San Sebastián de los Reyes-Alcobendas-Madrid.**

Por su carácter paradigmático, que se aplica a nivel de estudio con otros corredores, se descubre a continuación el contenido de dicha estructuración.

1. Situación originaria

Existencia de tres concesiones de transporte interurbano (Madrid-Alcobendas, Madrid-San Sebastián de los Reyes, Madrid-La Moraleja) y una empresa municipal de transporte urbano (EMTU en Alcobendas).

2. Problemática más importante

— Tarifas distintas en cada concesión para itinerarios idénticos.

— Deseconomías de escala y competencias entre empresas.

— Elevado déficit municipal de la EMTU de Alcobendas (20 millones) dado que sus líneas pasan

por las mismas calles que las líneas interurbanas, y al tener éstas una frecuencia más elevada, realizaban también transporte urbano.
— Inexistencia de líneas entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

3. Propuesta de unificación

— Unificación de líneas y empresas.
— Establecimiento de nuevos itinerarios no atendidos con anterioridad:

- Alcobendas-San Sebastián de los Reyes.
- Alcobendas-San Sebastián de los Reyes-Soto de la Moraleja.
- San Sebastián de los Reyes-Institutos de BUP, FP y Polideportivo.
- Alcobendas-San Sebastián de los Reyes-Nuevos Institutos de BUP y FP.

— Introducción de Servicios Exprés que suponen un ahorro de tiempo entre un 20 y un 30 por 100 según las líneas.
— Establecimiento de tarificación zonal e introducción de bono-bus del mismo tipo que utiliza la EMT, de Madrid.
— El bono-bus interurbano tiene el mismo precio que la tarifa más barata que había anteriormente, por lo que nadie resulta perjudicado.
— El bono-bus supone un ahorro importante para la gran mayoría de los usuarios (ver cuadros anejos).
— Renovación de un 30 por 100 de la flota.

4. Fundamento de la propuesta

El principal objetivo estriba en aprovechar las economías de escala derivadas de la concentración de operadores para mejorar el servicio y ofrecer tarifas más atractivas.

La desaparición de la EMTU de Alcobendas está motivada por razones estrictamente técnicas. Las líneas interurbanas en los recorridos a Madrid, convenientemente rectificados, realizan el transporte urbano sin coste específico.

La puesta en servicio, de la reestructuración que comenzó en el período veraniego se extiende hasta entrado el año 1987, e implica un período de formación de conductores, información ciudadana y ajustes fijos de itinerarios y horarios, hasta satisfacer al máximo la demanda de transporte.

Adicionalmente a esta reestructuración se han acometido las siguientes actuaciones en la red interurbana de superficie:

— Establecimiento de una línea entre Madrid y Valdilecha al amparo de la concesión Madrid-Carabaña (V. 1255-CM-10).
— Establecimiento de una línea directa entre Alcobendas y la Moraleja al amparo de la concesión Barajas-Tres Cantos (V-3231, CM-42).
— Prolongación de la línea Alcobendas-El Goloso hasta Tres Cantos, al amparo de la Concesión Barajas-Tres Cantos (V-3231, CM-42).
— En el mismo mes y aprovechando la nueva conexión de la calle San Modesto entre el Barrio de Begoña y el Centro Hospitalario Ramón y Cajal **se modifica el itinerario de la línea 135 acortándolo en 1.900 m.**
— También en el mes de noviembre se **modifica la terminal de las líneas 102 y 112 en el entorno de Atocha,** mejorando en un 4 por 100 los coches-kilómetros recorridos y manteniendo el cuadro de servicio actual.
— En el mes de diciembre **se prolonga la línea 105 para dotar de transporte colectivo la Colonia Cerro de Buenos Aires** incrementando su itinerario en 2.700 m.
— Como consecuencia de las obras en la estación de Metro de Sol, se dispuso un servicio coordinado de la EMT los días 23 y 30 de noviembre, y 7, 8 y 14 de diciembre siguiendo el itinerario de la línea de Metro entre Atocha y Tribunal.

Así mismo, **se informaron numerosas sugerencias de Asociaciones de Vecinos, de particulares, o de las Juntas Municipales de Distrito, que permitieron mejorar la dotación y la ubicación de paradas.**

Renovación del parque en líneas interurbanas de autobús

El parque de vehículos que presta servicio en las líneas interurbanas de Madrid, presenta una elevada antigüedad, como consecuencia de la escasa renovación en los últimos seis años.

Sobre un parque de 713 vehículos la antigüedad media superaba a 31 de diciembre de 1985 los diez años. Lo cual nos revela una situación clara-

mente desfavorable respecto a la Empresa Municipal de Transportes de Madrid con una edad media de siete años.

De los cuadros adjuntos se desprende, además, el elevado porcentaje de vehículos con antigüedad superior a los quince años (en torno al 25 por 100 del parque total), lo cual conduce por un lado a una baja calidad del servicio en razón de la obsolescencia técnica del material y a una escasa fiabilidad por la frecuencia de averías que se producen.

Para la consecución de estos objetivos desde el inicio de las actividades del Consorcio y dentro de las tareas de reestructuración de la red interurbana de superficie se han venido elaborando planes de renovación por empresa en los que se establecen las obligaciones de la misma en un horizonte de tres años.

Los resultados del año 1986 han empezado a reflejar cambios importantes en las pautas de renovación, pues se ha pasado de una media de renovación de 20 vehículos nuevos en el período 1980-1985 a 72 vehículos nuevos en el año 1986.



En tres años, el Consorcio de Transportes pretende reducir de diez a ocho años la edad media de los vehículos que cubren las líneas interurbanas.

Ante esta situación **el Consorcio de Transportes de Madrid se plantea en un plazo de tres años los siguientes objetivos:**

- **Reducir la antigüedad media a ocho años.**
- **Reducir el porcentaje de vehículos con antigüedad superior a quince años al 10 por 100 del total del parque.**
- **Reducir el porcentaje de vehículos con antigüedad superior a diez años al 40 por 100 del total del parque.**

Por otra parte, desde la implantación del abono de transportes, todos los vehículos renovados deben cumplir con la normativa de imagen elaborada por el Consorcio, una muestra de la cual se adjunta al presente escrito.

En la red de cercanías de RENFE

La inauguración en junio de la cuádruple vía Villaverde Bajo-Atocha, ha posibilitado un incremento

RENOVACION DEL PARQUE DE VEHICULOS

Renovación Año	Vehículos nuevos	Vehículos con antigüedad menor de un año	Total
1980	1	1	2
1981	2	1	3
1982	18	1	19
1983	8	3	11
1984	15	1	16
1985	20	7	27
1986		72 3 75	
Media		**19,42,421,8**	

EVOLUCION DEL PARQUE DE VEHICULOS SEGUN ANTIGÜEDAD

AÑO

Antigüedad del parque	1983		1984		1985		1986	
	Vehic.	%	Vehic.	%	Vehic.	%	Vehic.	%
> 15 años	135	19,3	142	20,1	176	25,4	169	23,7
10-15 años	262	37,5	290	41,2	247	35,7	233	32,7
5-10 años	243	34,7	223	31,6	189	27,3	162	22,7
< 5 años	59	8,5	30	7,1	80	11,6	149	20,9
Total	699	100,0	705	100,0	692	100,0	713	100,0
Edad media (años)	10,36	—	10,65	—	10,64	—	9,98	—

CONCESIONES Y EMPRESAS SEGUN ANTIGÜEDAD MEDIA DEL PARQUE

Antigüedad media del parque	< 5 años		5-10 años		10-15 años		> 15 años		Total	
	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%	Frec.	%
Concesiones	7	11,86	16	27,11	30	50,84	6	10,16	59	100
Empresas	1	2,63	13	34,21	18	47,36	6	25,73	33	100

de la oferta de trenes en los corredores Parla-Getafe y Fuenlabrada-Leganés, del 50 por 100, con una frecuencia máxima de entre doce y quince minutos en los periodos punta y un intervalo máximo de treinta minutos el resto del día. Esta infraestructura especial para cercanías ha permitido la supresión de los retrasos y un incremento puntual del número de viajeros del 18 por 100.

La iniciación de un nuevo sistema tarifario: el abono transportes

Dentro de un marco general que responde a los dos elementos claves de la financiación del transporte urbano-metropolitano desde una perspectiva política, cual son el nivel de cobertura tarifaria del sistema y la distribución que de la tarifa media, resultante de la primera decisión, ha de efectuarse entre los diferentes tipos de usuarios, **el Consorcio, con el propósito de pasar de la tarifación por distancias a la tarificación zonal, ha definido un esquema tarifario que se sustenta en la existencia de:**

- **billetes sencillos,**
- **títulos multiviaje (10 viajes) monoempresariales,**
- **títulos multimodales de duración variable,**

con lo que atiende la función de «elaboración y aprobación de un marco tarifario común dentro de una política de financiación que defina el grado de cobertura de los costes totales por los ingresos tarifarios».

Objetivo del ejercicio era preparar la salida del primero de los títulos modales que debía tener validez a partir del 1 de enero de 1987. Este título, al que en el futuro acompañarán otros, que nació con el nombre de Abono Transportes después de sufrir varias metamorfosis y bautizos, se define por las siguientes características:

Composición del título: Tarjeta de Abono personal de duración indefinida y cupón mensual identificado con el número de abonado.

Ambito de validez: Zonas o coronas A, B1, B2 y B3.

Desplazamientos posibles: Sin limitación, en todos los servicios regulares incorporados, sean de Tren, Autobús o Metro, internos al límite de la corona que define el ámbito de validez.

Vigencia: Zona A desde el 1 de enero de 1987.
Zonas B1, B2 y B3 desde el 1 de marzo de 1987.
Zona C se iniciará a partir de 1988.

(En paralelo:

— Tarjeta de abono.
— Cupón mensual.
— Gráfico de coronas.
— Municipios por zonas.)



Precios

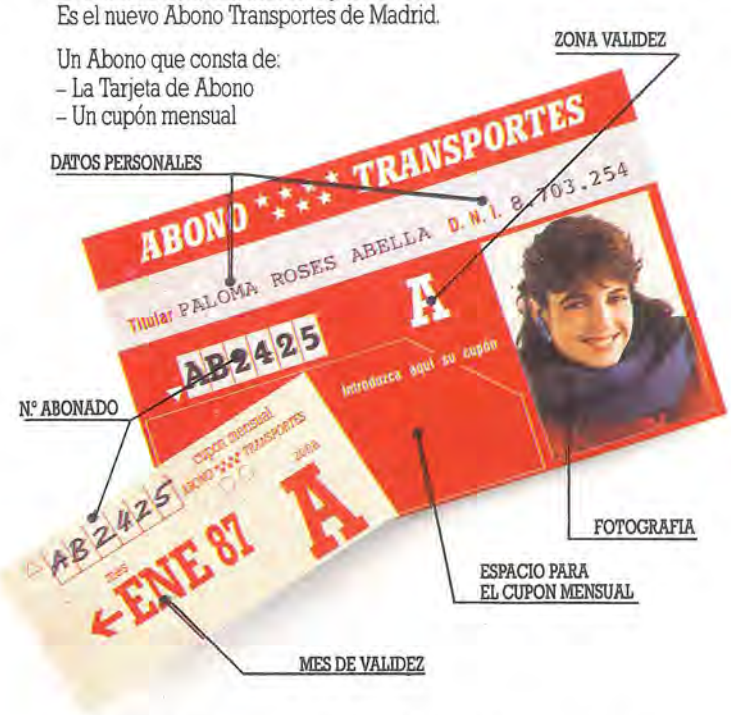
Tarjeta de abono personal: 100 ptas.
Cupón mensual zona A: 3.000 ptas.
Cupón mensual zona B1: 3.500 ptas.
Cupón mensual zona B2: 4.000 ptas.
Cupón mensual zona B3: 4.500 ptas.

Para lanzar este producto innovador, aunque extendido en otras ciudades europeas, ha sido preciso un gran esfuerzo en el que deben destacarse los siguientes aspectos:

— Definición del proyecto de Abono Transportes.
— Análisis de mercado para determinar la probable penetración en función del precio de los abonos y de las tarifas de los restantes títulos de transporte en concurrencia.
— Análisis y definición de métodos de reparto de ingresos procedentes de la recaudación por ventas de abonos entre las diferentes empresas operadoras.
— Selección de la red de comercialización y adaptación de la misma incluyendo la definición de procedimientos de solicitud, fabricación, recogida y distribución de tarjetas y cupones, arqueos y liquidaciones correspondientes a todo el proceso.
— Diseño y edición de todos los elementos requeridos por la operación.
— Definición de procedimientos de seguimiento y control de las ventas e inspección de la red y atención a las reclamaciones de los clientes relacionados con el producto.
— Tipificación de infracciones de uso del abono, normas sobre utilización a las empresas operadoras y tratamiento de las infracciones.
— Elaboración y negociación de los Convenios de utilización del Abono Transportes con las diferentes empresas operadoras que ha dado lugar a los siguientes:

Es el Abono Transportes.
Con él puede viajar por Madrid.
Por todo Madrid.
En tren, autobús y metro. Sin límites.
Cuando lo desee y cuantas veces quiera.
Sin tener que pagar en cada viaje. Sin tener que hacer colas.
Es la nueva forma de moverse por Madrid.
Es el nuevo Abono Transportes de Madrid.

Un Abono que consta de:
- La Tarjeta de Abono
- Un cupón mensual



- La Tarjeta de Abono que es personal y de carácter permanente, llevará su nombre y apellidos, el número de su D. N. I., su número de abonado y su fotografía.
- Un cupón mensual; lo deberá adquirir cada mes. Y junto con su Tarjeta de abonado le permitirá viajar ilimitadamente en transporte público en el mes elegido.

Objetivo fundamental en 1986 ha sido preparar la salida del Abono Transportes, cuya efectiva entrada en vigor se previó para el 1 de enero de 1987.

- Con la Cía. Metropolitano de Madrid.
- Con la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.
- Con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.
- Con todas las empresas explotadoras de concesiones de transportes interurbanos por carretera que operan sirviendo relaciones internas a la corona B3.
- Con la Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada.
- Con el Ilmo. Ayuntamiento de Parla (Servicio Municipal de Autobuses).

Todos los Convenios, en aquella materia que se dedica a la determinación de las compensaciones que han de percibir las empresas prestatarias como consecuencia de la pérdida de recaudación que les supone la comercialización por el Consorcio del Abono Transportes, se han suscrito sobre dos criterios básicos:

- Garantiza el equilibrio de ingresos con la demanda de 1986 y las tarifas previstas para 1987 en dos Convenios con empresas públicas dependientes, y
- pago del uso realizado con el abono salvo inducciones de demanda, a las tarifas vigentes en los restantes casos.

Trabajos y estudios

Durante 1986 se procedió a la ejecución de los siguientes trabajos y estudios, algunos de los cuales han sido soporte de actuaciones contempladas en puntos anteriores o de otras que se desarrollan en 1987.

Estudio de adaptación de la estructura tarifaria kilómetrica a la zonificación tarifaria y a la tipología de billetes en la corona metropolitana

El objetivo básico del Estudio es, partiendo del análisis del actual sistema tarifario, establecer un sistema de gradación de cargas al usuario de los servicios de transportes metropolitanos, con el fin de transformar la estructura tarifaria kilométrica actual en una estructura zonal, proponiendo una alternativa de homogeneización a la diversidad de condiciones en que en la actualidad se comercializan los títulos de transporte, basada en la tipología de billetes general que el Consorcio pretende implantar.

El Estudio, finalmente, evalúa los efectos de las propuestas de sistemas tarifarios alternativos en los usuarios y en los operadores.

El estudio del mercado potencial de los «Transportes Públicos Colectivos» Fase I

En esta primera fase, que continúa en 1987, se ha realizado un estudio de Gabinete en el que se analizan todos los estudios ya existentes sobre la materia; un estudio cualitativo del mercado potencial que sirvió de orientación al resto del trabajo, un estudio cuantitativo de los usuarios potenciales (no usuarios actualmente) y un estudio cuantitativo de los usuarios actuales, lo que completa el conocimiento del mercado real y potencial del transporte colectivo.

En una segunda fase se prevé la realización de un análisis conjunto de ambos estudios cuantitativos a usuarios y no usuarios, así como un estudio de comercialización, donde se propondrán las estrategias de ampliación y profundización del mercado, cuyos fines son la captación de nuevos usuarios e intensificación de las ventas.

Programa de Identidad Corporativa del Consorcio de Transportes de Madrid

Con objeto de definir las señas de identidad corporativa del nuevo organismo y con la asistencia de una firma especializada se ha desarrollado el **Manual de Normas de Identidad Corporativa** del Consorcio, con objeto de unificar su aplicación.

Borrador de Decreto de Reglamento de Viajeros del Ferrocarril Metropolitano de Madrid

El objetivo es producir un borrador que se utilice posteriormente para la tramitación como Decreto del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Se incorpora la guía de derechos y deberes de los usuarios y de la Compañía Metropolitano explotadora del Ferrocarril para con ellos. Como novedad más importante se resalta la información obligatoria del servicio programado y

la devolución del importe del billete a partir de ciertos límites, de incumplimiento además de un nuevo libro de reclamaciones y un procedimiento ágil de tramitación.

Plan de Etapas del proceso de reordenación de la red de transporte colectivo de Madrid

Con objeto de avanzar en este programa se han desarrollado los siguientes trabajos:

— **Estudio sobre estrategias de actuación ante la renovación de la flota de Microbuses.** El papel de la red de microbuses.
— **Actualización de la red de transporte colectivo de la Comunidad de Madrid** y su codificación de acuerdo con el paquete de programas UTPS (Urban Transportation Planning System).
— **Evaluación de los índices de accesibilidad más expresivos de las zonas de transportes y distritos de Madrid, sensibles a actuaciones en la red de transporte colectivo.**
— Encuestas origen-destino a viajeros en líneas de EMT seleccionadas.
— Encuesta de la demanda de transporte colectivo nocturno en Madrid.

Estudio del Transporte Colectivo en el sector Vallecas-Mediodía

Debido a la fuerte demanda de transporte colectivo de la zona, el estudio se plantea el análisis de la situación actual y de las alternativas de actuación en la red de Autobuses, del Metro y en las Cercanías de Renfe y recomienda la realización de un estudio de viabilidad económico-social con nivel de anteproyecto en la definición de inversiones para la prolongación de la línea de Metro hasta Sardinero-Sandi.

Evaluación de los costes de inversión y de los condicionantes constructivos que afectan a la prolongación de la línea 1 de Metro desde Portazgo

Siguiendo la recomendación del Estudio anteriormente mencionado, se contrató la asistencia técnica para obtener datos fiables de la inversión a contemplar en diferentes alternativas de trazados.

Estudio de viabilidad de la prolongación de la línea 1 de Metro a partir de Portazgo

De acuerdo con los datos obtenidos en el estudio anterior y teniendo en cuenta la evolución de la población y de los asentamientos en el sector de Vallecas-Mediodía se plantea la rentabilidad económico-social de la prolongación de la línea 1 de Metro en dos tramos:

a) Hasta Sardinero-Sandi.
b) Hasta la Villa de Vallecas.

Proponiendo en cada caso las actuaciones de coordinación complementarias en la red de autobuses y en las cercanías de Renfe.

Estudio de alternativas de explotación de la conexión de las líneas 7 y 8 del Metro

Los bajos resultados existentes en la explotación de la línea 8 han llevado a plantear la explotación del ramal de conexión en vía única que se construyó con objeto de ser utilizado por los trenes de la línea 8 para acceder a los talleres de Canillejas.

El estudio analiza las alternativas de explotación con transbordo en Avenida de América a través del andén central con la línea 7 o bien la explotación continua de las dos líneas 7 y 8.

Análisis de los efectos previsibles de la apertura del tramo Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria de la línea 6 del Metro

Se trata de un estudio de evaluación de la viabilidad socio-económica de la apertura del tramo mencionado al servicio, analizando las posibles alternativas de explotación del tramo e incorporando una propuesta de actuación a la red de transporte de superficie de líneas de EMT e interurbanas.

Estudio de reestructuración del transporte colectivo en la zona Sur del Area Metropolitana de Madrid

Con objeto de que las propuestas de actuación en las diferentes concesiones de líneas regulares de transporte por carretera sean coherentes con una estrategia laboral en la zona limitada por las carreteras nacionales 4 y 5, se contrató la asistencia técnica

para elaborar un estudio que cubriese las siguientes áreas:

— Definir una red integrada de transporte en el marco de las políticas de coordinación tarifaria y de servicios del Consorcio.
— Elaborar una propuesta de servicios ferroviarios de cercanías.
— Elaborar una propuesta de reestructuración de las concesiones de transporte regular por carretera y reordenación de las líneas existentes.
— Elaborar un esquema de intercambio con el sistema de transporte colectivo en Madrid.

Estudio de la reestructuración del transporte regular en el corredor Madrid-Coslada-San Fernando

Con objetivos similares al estudio anterior en octubre se terminó un estudio con propuestas globales de reestructuración que fue sometido a los municipios afectados, quedando pendiente su desarrollo de la ahesión de los mismos.

Estudio de reestructuración del transporte regular en la comarca Sur de Alcalá de Henares

En el mes de noviembre se finalizó un estudio de reestructuración de las líneas regulares que sirven a los municipios situados en la comarca sur de Alcalá de Henares con el objetivo de obtener una red armónica que a la vez que mantenga las relaciones con Madrid, mejore los servicios con la cabecera de la comarca.

Propuesta de carriles sólo Bus en los accesos de las C.N. 2, 4, 5 y 6

Con objeto de reducir los tiempos de recorrido, y por tanto de aumentar la capacidad y la velocidad de los servicios de transporte interurbano por carretera en los accesos a Madrid se realizó un informe con una propuesta de carriles sólo Bus en las carreteras citadas en sus tramos de acceso final a Madrid en el sentido de entrada a la ciudad y durante las horas punta.

Plan de intercambiadores, estaciones y terminales de transporte de viajeros de la Comunidad de Madrid

Las estaciones de intercambio constituyen elementos principales del sistema de transporte necesarios para lograr el funcionamiento conjunto e integrado de los distintos modos. El número creciente de transbordos en los desplazamientos de los viajeros en el área metropolitana de Madrid, acentúa la importancia de las estaciones como intercambiadores, como elementos de conexión del sistema de transportes.

El Plan de Intercambiadores, Estaciones y Terminales de Transporte de Viajeros de la Comunidad de Madrid, tiene por objeto definir y programar las actuaciones en las diferentes infraestructuras terminales y de intercambio del sistema de transportes con objeto de mejorar la accesibilidad y las condiciones de los transbordos y potenciar en suma la utilización del transporte colectivo.

El Plan desarrolla diferentes programas de actuación, referidos a las diferentes tipologías de estaciones e intercambiadores existentes.

- **Plan de construcción y remodelación de intercambiadores metropolitanos.**
- **Plan de construcción de aparcamientos de disuasión y mejora de accesos a las estaciones ferroviarias.**
- **Plan de relocalización de terminales de autobuses de líneas interurbanas en Madrid.**
- **Plan de equipamiento y señalización de paradas de autobuses.**

el Plan evaluará las inversiones necesarias para llevar a cabo las actuaciones definidas en los diferentes programas, definirá prioridades y establecerá programas de inversión adecuados a la capacidad inversora de los diferentes organismos afectados.

Dentro de esta actividad se han desarrollado los siguientes informes y estudios:

— **Plan de intercambiadores, estaciones y terminales de transporte de viajeros de la Comunidad de Madrid. Avance de los trabajos (1986).**
— **Plan de equipamiento y señalización de paradas de autobuses. Documento de trabajo: análisis y diagnóstico de la situación actual.**
— **Informe sobre un nuevo apeadero en Villaverde Alto, con motivo de los diferentes métodos**

constructivos planteados por la Dirección General de Infraestructura de Transporte del Ministerio de Transportes en el tramo Villaverde Alto-Orcasitas de la futura penetración por Méndez Alvaro de las líneas de cercanías de Parla y de Fuenlabrada.

— **Criterios funcionales y de diseño para el planteamiento y proyecto de estaciones e intercambiadores.**

nuevos servicios implantados, se han desarrollado los trabajos para la confección y tirada de los siguientes planos:

- Plano de los Transportes de Madrid.
- Plano-Guía de los transportes del Corredor Madrid-Alcobendas-San Sebastián de los Reyes.
- Plano-Guía de los transportes de la Comarca de Alcalá de Henares.



Las estaciones de intercambio son elementos básicos de cualquier sistema avanzado de transporte.

— **Informe sobre la Estación Sur y la Propuesta de Méndez Alvaro.**

— **Desarrollo de los prototipos de postes señalizadores de parada y de marquesinas de abrigo para la red de transporte interurbano por carretera.**

Programa de confección de Información Gráfica del Sistema de Transportes

Además de la preparación de campañas puntuales informando de los

Programa de equipamiento y señalización de paradas de autobuses en la red de transporte interurbano por carretera

Se ha contratado el suministro de 250 señales de parada.

Programa de actualización de la base de datos sobre demanda de transporte

Dentro de este programa se han realizado los siguientes trabajos:

— Estudio de detalle de la distribución de la demanda de viajeros en los trenes, coches y accesos de la línea 9 del Metro.
— Estudio de movilidad en las líneas regulares de transporte de viajeros por carretera de la Comunidad de Madrid.
— Estudio de movilidad en la red ferroviaria de cercanías de Madrid por estaciones.
— Estudio de las velocidades comerciales en autobús en la red de carriles sólo bus y tramos de vías en que se concentran los itinerarios de varias líneas de EMT.

Programa de seguimiento del servicio de transportes de las cercanías ferroviarias de Renfe

Se han elaborado los siguientes informes:

— **Informes sobre el ferrocarril de Parla y Fuenlabrada a Atocha.**
Se trata de un análisis de la oferta de invierno comparada con la demanda de transporte por ferrocarril medida en los dos últimos meses de 1984, y de su comparación con la demanda global de transporte regular en las zonas servidas por el ferrocarril.
— **Informe sobre los efectos derivados del retraso en las obras de la doble vía Villaverde Alto-Atocha.**
Se analiza la situación del transporte regular actualmente en la zona y las ventajas que se derivarían de la nueva penetración ferroviaria a Atocha, concluyendo con una estimación de los efectos derivados del retraso en las obras.

Inspección y control

A partir del mes de septiembre, con un mínimo equipo de inspección constituido, se ha comenzado a desarrollar un plan sistemático de inspección de líneas regulares que ha dado lugar a la apertura de 16 expedientes sancionadores:

A pesar de ello, se realizaron 87 inspecciones.

Siendo su distribución de la manera siguiente:

87
21 Inspecciones, exclusivamente, dedicada a vehículos.
44 Inspecciones dedicadas a control de frecuencias.
22 Inspecciones dedicadas a conteos de viajeros.

Asimismo, se realizaron, en el citado período, inspecciones a diversas Estaciones Terminales de Autobuses. Actuaciones sobre transportistas clandestinos, en la zona de Alcobendas, y revisión de vehículos para la realización de ITV extraordinarias.

Asimismo la Inspección del Ferrocarril Metropolitano ha levando acta sobre la situación de señalización e instalaciones en estaciones.

Desde el mes de mayo se elaboran **informes mensuales sobre el grado de cumplimiento de la oferta programada en el Ferrocarril Metropolitano de Madrid** que para el total de la red y todas las horas de servicio de todos los días presenta un valor medio superior al 98 por 100.

Su distribución por líneas y en el período punta se puede observar en los gráficos adjuntos.

Desde el mes de octubre **se controla el servicio programado en las líneas de EMT con un total de 404 controles de 172 líneas,** detectándose las líneas con dotaciones inferiores a los cuadros de servicio de la programación y las irregularidades en el cumplimiento de los intervalos.

El Centro de Documentación

El Centro de Documentación tiene como funciones básicas las de reunir y clarificar la información y los documentos de todo tipo (libros, revistas, artículos, estudios, etc.) de interés para la actividad del Consorcio, para el trabajo de sus distintas áreas, con objeto de facilitar el conocimiento de su existencia y ponerlos al alcance de los usuarios.

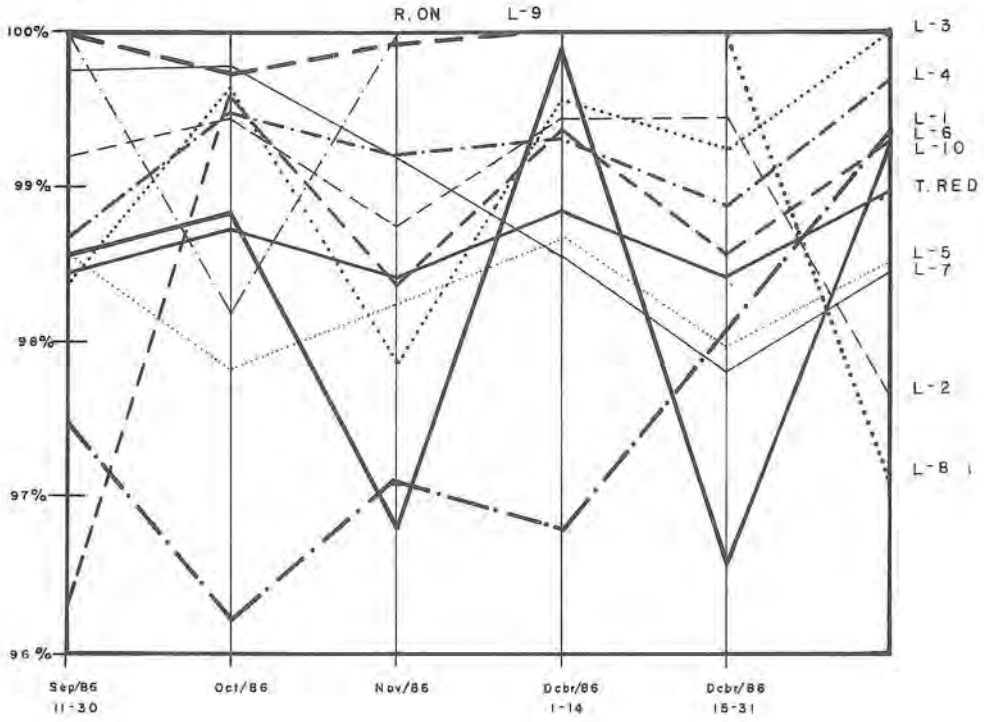
Las actuaciones del Centro de Documentación se han orientado a:

— Seleccionar y adquirir la documentación de interés para el Consorcio.
— Registrar y catalogar los documentos permitiendo su localización

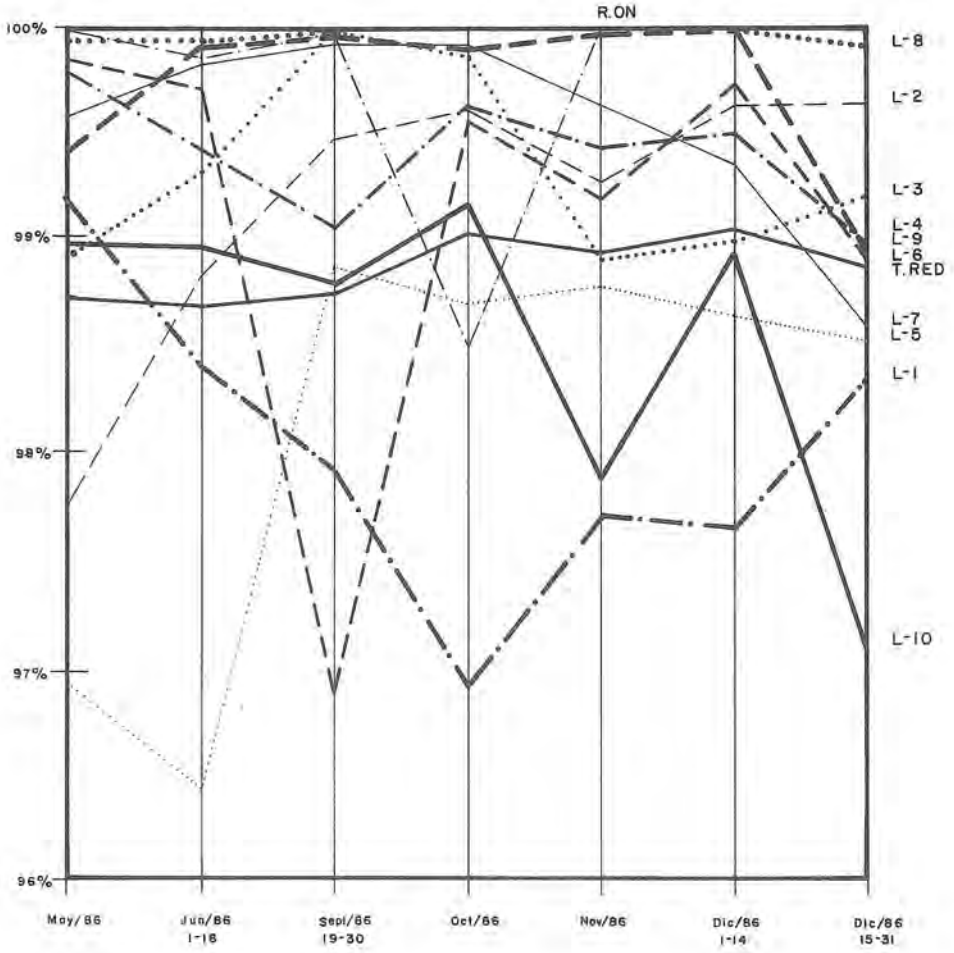
METRO

GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL SERVICIO DE METRO EN LOS PERIODOS PUNTA DE LOS DIAS LABORALES

Total períodos punta



CUMPLIMIENTO DEL SERVICIO PERIODO MAYO 1986-DICIEMBRE 1986



y control mediante una ampliación informática específica.
— Analizar la documentación y organizar los procedimientos de consulta por parte de los usuarios.
— Difundir la información recogida y analizada mediante un sistema de avalación de revistas, préstamos y mediante la edición de un boletín bimensual de novedades.

El Boletín número 0 recoge la organización del Centro, el programa de dotación y los contactos realizados con otros Centros.

Posteriormente se publican los números 1, que recoge la actividad del Centro hasta agosto y los números 2 y 3 de los períodos septiembre-octubre y noviembre-diciembre respectivamente, con el consiguiente contenido:

— Novedades documentales.
— Revistas y resúmenes de artículos.
— Intercambio con otros Centros.
— Noticias.

Atención al usuario e información

En 1986 se ha puesto en marcha el servicio de reclamaciones efectuadas por los usuarios del sistema, promoviendo su conocimiento institucional y ciudadano además de procurando la incorporación de nuevas exigencias en textos en preparación como el del Reglamento del Metro.

El total de **944 reclamaciones recibidas y contestadas,** previa la apertura de los oportunos expedientes, se distribuye por modos en la forma que expresa la siguiente tabla:



En 1986, el Consorcio recibió y contestó, previa apertura de los correspondientes expedientes, un total de 944 reclamaciones.

Servicios objeto de reclamación	N.° de reclamaciones	% sobre el total
Cía. Metropolitano de Madrid	531	56,24
EMT de Madrid	308	32,63
Autobuses interurbanos	105	11,12
Total	944	100,00

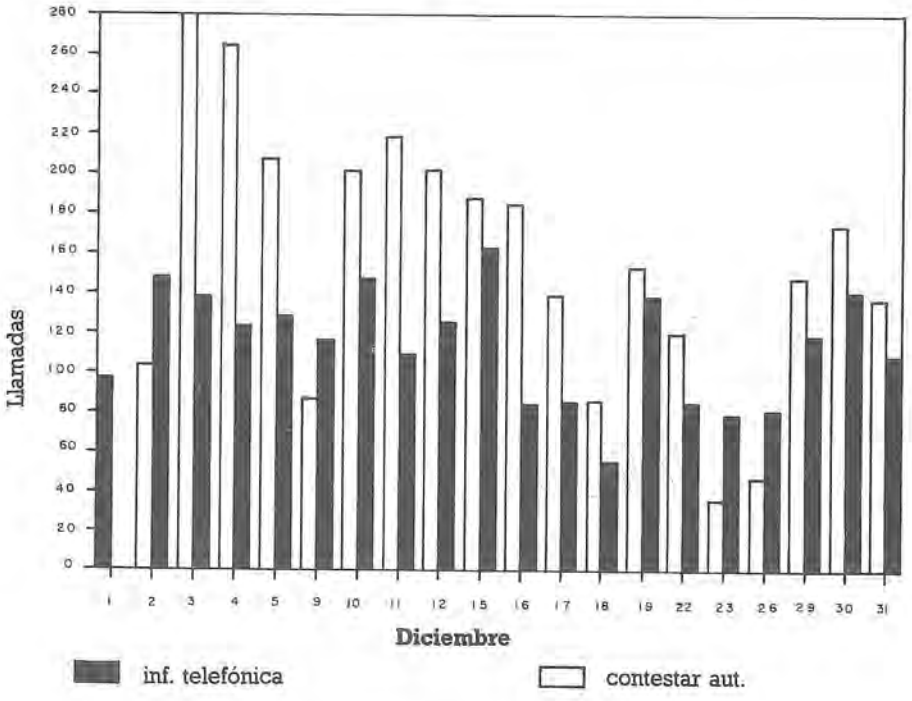
Ni el total constituye un indicador exacto de las deficiencias de los servicios, ni su distribución se corresponde en intensidad y frecuencia con las incidencias registradas. En efecto, **sólo la Cía. Metropolitano dispuso durante 1986 de una «Hoja de reclamaciones» para formular las mismas,** en tanto que el resto de los casos llegan en cartas de particulares, instituciones, asociaciones, etc. **La extensión que en 1987 se producirá del libro de reclamaciones en formato oficial del Consorcio dará lugar, sin duda, a un incremento de entradas, muy útil por otra parte para guiar la tarea de inspección y programación del Organismo, al mismo tiempo que a una variación de la distribución por servicios.**

Simultáneamente **se han desarrollado parcialmente las tareas de preparación de planos de la red de transporte de Madrid Municipio y de la Comunidad, así como guías de servicios cuya difusión tendrá lugar en 1987,** pero, durante 1986, las reordenaciones de cierta entidad han sido acompañadas del reparto de planos divulgativos a la mayor parte de la población afectada.

La promoción del transporte colectivo: campañas publicitarias

Existiendo una convicción profunda en el Consorcio en el sentido de que el instrumento publicitario óptimo se centra precisamente, en la mejora continuada de la calidad del sistema de transporte colectivo, actuaciones puntuales han requerido un acompañamiento adicional, en forma de campaña organizada para dar a conocer nuevos productos en su fase de lanzamiento. Este ha sido el caso de la salida del Abono Transportes y la prolongación de la línea 6 de metro hasta la Ciudad Universitaria unida a la creación de servicios express desde ésta hasta Pozuelo y Majadahonda.

EVOLUCION MENSUAL DE INFORMACION DEL ABONO



En coincidencia con la iniciación de la promoción del Abono Transportes, se puso en marcha en Servicio de Información Telefónica para este fundamental objeto, el cual ha tenido una demanda media de 150 llamadas en jornada de trabajo y 120 fuera de ella, como puede observarse en el gráfico adjunto. Con mayor dotación de personal para cubrir un período más amplio se procederá, por fases, a extender la información a las características de los servicios de transporte a nivel de guías, que será posteriormente objeto de respuesta automatizada.

La campaña de promoción y lanzamiento del Abono Transportes, bien dotada económicamente aunque

en 1986 sólo se emplearán el 50 por 100 de los recursos (durante el mes de diciembre), **tenía por objeto dar a conocer la salida al mercado de un nuevo producto, iniciador de un cambio en la estructura tarifaria del sistema,** generalizado en otras ciudades europeas, potenciador del uso del transporte colectivo, que propiciaba la eliminación de algunas barreras por el hecho de su disponibilidad ilimitada, identificador de una imagen de sistema integrado para toda la red de transporte u bonificado económicamente para quienes son los clientes más frecuentes del mismo.

Madrid», esta campaña, a tenor de los análisis posteriores, ha favorecido un alto grado de conocimiento del producto genérico, con precisión menor respecto a las características del mismo.

La campaña sobre prolongación del Metro a la Ciudad Universitaria e inauguración de los servicios express a Pozuelo y Majadahonda, tiene su desarrollo en el mes de enero de 1987, aunque la preparación se produce en diciembre de 1986.



Bajo el lema fundamental de «Móntate en todo», con diversas variantes, incorporaba un recuerdo general de todos los modos de transporte, y dirigido en la primera fase al público en general y al joven en particular, contó con:

- 24 pases del spot preparado para televisión.
- 28 inserciones en prensa.
- 197 cuñas de radio.
- 300 soportes en vallas de Metro, autobuses, ciudad y carretera.
- 100.000 folletos divulgativos buzoneados.
- Numerosos folletos y pegativas en la red de ventas.

Complementada con los sublemas de «Móntate de Abono» y «Móntate en

Bajo los lemas, dirigidos a diferentes colectivos por residencia o empleo-estudio, de «A la Universitaria en Metro» y «De Pozuelo y Majadahonda a la zona norte por la Universitaria», conectada con la campaña anterior, utilizó exclusivamente prensa, radio y vallas de Metro así como carteles y dípticos que, en el último caso, fueron buzoneados en las poblaciones afectadas.

Las relaciones externas

Aunque el intenso trabajo de preparación de actuaciones haya ocupado la mayor parte de la actividad del Organismo, tanto por la propia exigencia de numerosas iniciativas como por la

necesidad del contacto con otras entidades que las tutelares, durante 1986 se han desarrollado una serie de relaciones que, bajo el calificativo de externas, pueden agruparse como sigue:

a) Contactos institucionales y de trabajo

- Federación Madrileña de Municipios.
- Alcaldes y/o Concejales responsables del transporte en numerosos municipios como Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Coslada, San Fernando de Henares, Alcalá de Henares, Leganés, Fuenlabrada, Parla, Móstoles, etc.
- Juntas de Distrito del Municipio de Madrid.
- Direcciones Generales relacionadas de los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Obras Públicas y Urbanismo y Economía y Hacienda.
- Mesa de Directores Generales de Transportes.
- Organizaciones de Usuarios.
- Asociaciones de vecinos de numerosos barrios y municipios.
- Comparecencias en la Asamblea de Madrid.
- Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa entre el Estado, la Comunidad de Madrid y la Cía. Metropolitano de Madrid.
- Asociaciones de empresas de transportes.
- Centrales sindicales.

b) Jornadas y seminarios

Para dar a conocer el Consorcio Regional de Transportes se organizaron, además numerosas reuniones con el sector público y el privado.

- El Primer Encuentro con Alcaldes de los Municipios de Madrid, y
- el primer Encuentro con las Asociaciones de Usuarios.

c) Participación en simposium, jornadas seminarios, etc.

Con diversa representación, personal del Consorcio ha intervenido o


Cuarenta mil personas utilizarán el bono-transporte a partir del juev
A partir del próximo lunes, en los estancos
Los usuarios podrán solicitar la tarjeta del «Abono Transp
Intercambiador de transporte para la Ciudad Universitaria
El lunes se podrá solicitar la tarjeta Metro-autobús
TRANSPORTES DE MADRID
Primer encuentro con los usuarios
La tarjeta de transportes servirá para los tramos de Renfe en Madrid
Quinientas consultas diarias sobre el bono Metro-autobús
El 1 de diciembre se pone a la venta la tarjeta de abono mensual de transporte
atrocientos mil madrileños viajarán en Metro, autobús y tren con un billete único, más barato
El lunes podrá solicitarse la tarjeta «abono transporte»
Los viajeros podrán solicitar a partir de mañana la tarjeta de abono de transportes
Las tarifas que pagarán los madrileños
24.000 solicitudes para el abono mensual
La Comunidad subvencionará el abono de Transportes

En 1986, el Consorcio Regional de Transportes tuvo una presencia más que aceptable en los medios madrileños de comunicación social.

asistido en actos divulgativos, formativos o de debate, en relación con el mundo del transporte, como:

- V Semana Técnica sobre Transporte Urbano de Superficie. Alicante 11-16 de mayo.
- II Jornadas Técnicas de auditoría. Madrid 9-11 de octubre.
- Jornadas de Marketing de empresas de servicios públicos. Madrid 23-24 de octubre.
- Curso de dirección de marketing. Madrid, octubre 86-mayo 87.
- Curso de auditoría contable. Madrid, noviembre 86-junio 87.
- VII Semana Nacional del Autocar. Marbella 25-28 de noviembre.

d) Transmisión de información

Además de los folletos informativos distribuidos a diferentes segmentos del mercado con ocasión de diversas actuaciones y las campañas de publicidad específicas, **el Consorcio ha estado en los medios de comunicación, informando por iniciativa propia o a petición de los mismos, con frecuencia más que aceptable.**

En el período julio-diciembre se han contabilizado:

- 64 referencias informativas en 7 diarios nacionales de Madrid.
- 12 referencias informativas en publicaciones locales y comarcales de la Comunidad.
- Numerosas informaciones en todas las emisoras de radio madrileñas.
- Reiteradas referencias en el Informativo Regional de TV y una en el Telediario de alcance nacional.
- Hasta 20 entrevistas en prensa, radio y televisión.

Todo ello ha contribuido, en un breve plazo de tiempo, a que el nombre y los objetivos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid comience a ser motivo de conocimiento e interés en el seno de la sociedad madrileña.

INFORME ECONOMICO FINANCIERO

El cuadro presupuestario

El presupuesto de ingresos y gastos del Consorcio Regional de Transportes fue aprobado por el Consejo de Administración del Consorcio en sesión del 20 de mayo de 1986 y modificado, por incorporación de los gastos autorizados y no dispuestos del ejercicio 1985, por acuerdo del Consejo de Gobierno de fecha 3 de julio de 1986, sufriendo, por consiguiente, las vicisitudes que se expresan en el cuadro adjunto.

Este presupuesto se ha visto modificado a lo largo del ejercicio, tanto en los capítulos de ingresos como en los de gastos por efecto de las menores recaudaciones de tasas y multas, de los mayores ingresos patrimoniales procedentes del rendimiento de los recursos disponibles, y por el diferente, pero incompleto, grado de ejecución de cada uno de los capítulos de gasto, de acuerdo con las observaciones que se efectúan en apartados sucesivos.

Ingresos

Las dotaciones presupuestarias para este efecto han experimentado modificaciones a lo largo del ejercicio, tanto por la incorporación de remanentes del ejercicio anterior como por la menor recaudación de tasas y multas, cuya cuantía se puede seguir en el cuadro adjunto y en el estado de ingresos que figura en anejos.

Como puede observarse, la aprobación del Consejo de Gobierno incorporaba 21.450 miles de pesetas correspondientes a remanentes de tesorería resultantes de compromisos adquiridos y no devengados en 1985 para gastos corrientes e inversiones,

PRESUPUESTOS APROBADOS PARA 1986 (Miles de ptas.)

Aprobación	Ingresos	GASTOS			
		Cap. 1	Cap. 2	Cap. 6	Total
Consejo de Administración. Consorcio R.T. (20-05-86)	516.509	188.738	252.231	75.540	516.509
Acuerdo Consejo Gobierno (3-07-86)	537.959	188.738	253.681	95.540	537.959

EVOLUCION DE LOS INGRESOS 1986
(Miles de ptas.)

Partida	Denominación	Presupuesto inicial	Aprobado Consejo de Gobierno	Reconocido y recaudado
315.02	Ordenación Transporte (Tasas)	500	500	—
392.01	Multas	500	500	25
450.04	Subv. Consejería OP y Transporte	250.000	250.000	250.000
464.01	Aport. Corp. Local. Ayto. Madrid	265.509	265.509	265.509
870.06	Incorp. remanente ejercicio 85	—	21.450	—
521	Intereses de depósitos	—	—	4.029
	Total	516.509	537.959	519.563

con lo que el presupuesto de ingresos se elevó a 519.563 miles de pesetas, que con la incorporación de 1985, ascendió a 537.959 miles de pesetas.

A lo largo del ejercicio se han verificado las siguientes alteraciones sobre el estado de ingresos previstos:

a) Ingreso nulo en la partida de ordenación de transporte correspondiente a tasas.
b) Ingreso de 475 miles de pesetas menos en la partida de multas.
c) Ingreso de 4.029 miles de pesetas más en la partida de intereses de depósitos.

Tales desviaciones están motivadas por las siguientes razones:

a) Las tasas citadas se aplican a actos administrativos como aprobaciones de revisiones de tarifas, cuadros de precios, etc., que en la mayor parte de los casos habían sido resueltas por la Dirección General de Transportes antes de iniciar la actividad el Consorcio el 1 de marzo, o desviadas hacia ella por no poder disponer el Consorcio de cuenta específica para estos efectos hasta que se cubriese de manera efectiva la plaza de Tesorero en su plantilla.

b) La paulatina incorporación del personal impidió la realización de inspecciones propias por el Consorcio hasta el mes de septiembre de 1986 y el levantamiento de las actas sancionadoras que se derivasen de dichas actuaciones. Si, además, se tiene en cuenta que el Tesorero no se incorporó al organismo hasta el 7 de octubre y la autorización de apertura de cuenta no se produjo hasta el 21 del mismo mes, se comprende la imposibilidad de tramitar sanciones por esa vía que es obligada. Desde tal fecha los expedientes sancionadores superan ampliamente el ingreso efectuado pero aún no han sido resueltos.

c) En el presupuesto inicial no había previsión de ingresos patrimoniales por rendimiento de depósitos que, dada la evolución de la tesorería, han rendido 4.029.434 pesetas abonadas en cuenta durante el ejercicio y que han podido integrarse en el mismo, pero no consignarse íntegramente para gasto, por recibir la correspondiente autorización de apertura de partida presupuestaria de ingresos con fecha 9 de enero de 1987.

Así pues, **puede señalarse un más que aceptable grado de cumplimiento del ejercicio en el estado de ingresos, teniendo en cuenta las circunstancias anteriores, de manera especial por la puntual actuación de las unidades responsables de las transferencias efectuadas desde la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid** en las cuantías que se detallan:

Comunidad de Madrid. Subv. ejercicio 1986	250.222 miles pesetas
Comunidad de Madrid. Incorporación de 1985	21.450 miles pesetas
Ayuntamiento de Madrid. Subv. ejercicio 1986	265.509 miles pesetas
Total financiación externa	537.181 miles pesetas

que alcanzan el 99,86 por 100 del presupuesto aprobado.

Gastos

Las dotaciones presupuestarias a los diferentes capítulos de gasto del presupuesto del Consorcio han pasado por similares etapas que las correspondientes a los ingresos y, por capítulos, se resumen a continuación:

EVOLUCION DE LOS GASTOS 1986
(Miles de ptas.)

Cap.	Denominación	Presupuesto inicial	Aprobado Cons. de Gobierno	REALIZADO					
				Crédito actual	Autorizado y dispuesto	Obligaciones reconocidas	Saldo presupuesto	Saldo autorizaciones	Saldo disposiciones
1	Personal	188.738	188.738	188.960	164.724	164.724	24.236	0	0
2	Gastos bienes corrientes y Servicios	252.231	253.681	253.681	224.630	212.670	29.051	0	11.960
6	Inversiones	75.540	95.540	95.540	87.394	87.394	8.146	0	0
	Total	516.509	537.959	538.181	476.748	464.788	61.433	0	11.960

A continuación se muestra el nivel de aplicación y realización de gasto:

	% sobre presup. aprobado
Autorizado y dispuesto	88,62
Obligaciones reconocidas	86,40
Saldo de presupuesto	11,41

lo que supone un **grado de realización elevado tan pronto se considere el ritmo de incorporación de personal a la plantilla del Consorcio y, en esencia, un ahorro mínimo de igual cuantía por cuanto se han cubierto la práctica totalidad de los objetivos marcados para el ejercicio con un menor gasto del inicialmente presupuestado.**

Tres aspectos de la información anterior merecen un comentario sin perjuicio de las explicaciones que se completan por capítulos de gasto:

a) El saldo de disposiciones corresponde íntegramente a capítulo 2 —«Publicaciones y promoción» y «Otros trabajos con el exterior»— por compromisos contraídos dentro del ejercicio cuyo pago, al diferirse las entregas, no ha podido realizarse con cargo a 1986 y se ha solicitado su incorporación a 1987 para que no tensione el funcionamiento de las partidas citadas.
b) También se ha solicitado la incorporación al ejercicio 1987 del saldo de presupuesto del capítulo de inversiones por existir necesidades suficientes y urgentes en materia de equipamiento de la red de servicios de transporte.
c) En el resumen, para no inducir a confusión si se estableciera una comparación con los ingresos, se ha incluido una cantidad sin asignar —que figura en crédito actual y saldo de presupuesto, que se corresponde con el cuadro 1.

Para una mejor comprensión de las desviaciones producidas, se efectúa un análisis más pormenorizado que puede seguirse en los anejos.

Capítulo 1. Personal

Dotado inicialmente el capítulo con 188.738 miles de pesetas, se produjo un incremento de 222 miles de pesetas, aunque con cargo a financiación por parte del Consorcio, por autorización de la Consejería de Presidencia de la Comunidad de Madrid, como consecuencia del incremento de gastos derivado de la contratación temporal de un auxiliar administrativo para sustituir la plaza dejada vacante por personal de plantilla liberado por asuntos sindicales (ver cuadro 2).

Las desviaciones que se observan son realmente muy reducidas y debidas a diferencias con las previsiones de incorporación de personal sobre las primeras hipótesis realizadas desde que se inició en marzo la actualización del presupuesto. Sin embargo, tal cuantía representa casi el 40 por 100 de los saldos de presupuesto que se hubiesen minorado sustancialmente de no ser por este motivo.

Capítulo 2. Gastos en bienes corrientes y servicios

No existiendo variación sobre el crédito inicial y el actual para el conjunto del capítulo, las cifras más significativas son las que aparecen en el cuadro 3.

CUADRO 1

Ingresos financieros no previstos		4.029 miles pesetas
Menores ingresos o mayores gastos no previstos		1.197 miles pesetas
• Menores ingresos tasas y multas	975	
• Mayores gastos autorizados para cubrir eventual a cargo de la Consejería de Transporte	222	
Total sin asignar		2.832 miles pesetas

CUADRO 2

	Miles de pesetas	% sobre crédito
Crédito actual	188.960	100,00
Autorizado, dispuesto y reconocido	164.724	87,17
Saldo del presupuesto	24.236	12,83

CUADRO 3

	Miles de pesetas	% sobre crédito	% sobre disposiciones
Crédito inicial y actual	253.681	100,00	—
Gastos autorizados y dispuestos	224.630	88,55	100,00
Obligaciones reconocidas	212.670	88,83	94,68
Saldo de presupuesto	29.051	11,45	—
Saldo de disposiciones	11.960	4,72	5,32

Todas ellas muestran un alto grado de realización si se consideran simultáneamente con las circunstancias que motivaron la desviación explicada en capítulo 1 y, aún más, que la localización temporal de las actividades que originaban los gastos estaba prevista para los últimos meses del año, con especial incidencia en diciembre.

Independientemente de reclasificaciones del crédito en las partidas de este capítulo, a las que se hubo de acudir para conseguir la mejor gestión posible de los recuerdos, las variaciones más significativas, en cuantía o en porcentaje, se exponen a continuación:

a) Las partidas de «reparación y conservación de material de transporte», idem «equipo proc. informático» y «material informático», pudieron reducirse en su crédito, sin que a pesar de ello llegaran a agotarse, por el efecto acumulado de retrasos sobre las previsiones y garantías temporales en los bienes adquiridos.

b) En «energía eléctrica» y «servicios telefónicos» han incidido los factores de incorporación de personal tanto como la incorporación de los recibos de los últimos meses al próximo ejercicio por falta de notificación a la fecha de cierre de éste.

c) Realmente ha sido muy alto el cumplimiento de la partida de «publicaciones y promoción», más del 92 por 100, al considerar la concentración de la mayor parte de los mismos en el mes de diciembre, con resultados satisfactorios en principio, aunque se continúan evaluando con mayor detenimiento.
El saldo de disposiciones de esta partida se debe a retrasos en la entrega de las bases del plano de transporte de la Comunidad de Madrid, del que hay prevista una edición en el primer trimestre de 1987, y menos de un 10 por 100 de la fabricación de señales de parada. De ambas cantidades se ha solicitado la incorporación al próximo ejercicio.

d) La partida de «reuniones y conferencias» ha quedado con un saldo importante para su volumen, por la no celebración de reuniones técnicas al estar asignada la capacidad de trabajo íntegramente a las tareas prioritarias.

e) La partida de «estudios y trabajos técnicos» presenta un saldo de presupuesto, un 12 por 100 del crédito, como consecuencia de propuestas de investigación elaboradas y no aceptadas, que no pudieron ser sustituidas por otras alternativas en los últimos meses del año.
El saldo de disposiciones corresponde a estudios que no han sido terminados en el año y han requerido prolongación del plazo, incluso manteniendo el pactado, al ser contado éste desde la fecha de contratación. También se ha solicitado su incorporación al próximo ejercicio.

f) La partida de «otros trabajos con el exterior» presenta un excedente de casi el 25 por 100 por el menor coste del suministro de cupones —por supresión de aranceles— y de la edición de carnets de abono, además del menor coste, sobre previsiones finales, de alguno de los elementos integrantes de la operación de implantación del Abono Transportes. No obstante, hubo de reforzarse significativamente a lo largo del año, asumiendo sobrantes de otros conceptos.

g) La escasa movilidad del personal de plantilla, concentrado en tareas prioritarias que impedían los desplazamientos y la no aprobación del pago de dietas a los consejeros del Consejo de Administración del Consorcio, justifican la baja utilización de las partidas de «dietas de personal» y «locomoción y traslado de personal».

Capítulo 6. Inversiones

Incrementada inicialmente la dotación de este capítulo por incorpora-

ción de gastos autorizados y dispuestos en 1985, la realización del mismo se resume a continuación:

	Miles de pesetas	% sobre crédito
Crédito actual	95.540	100,00
Autorizado, dispuesto y reconocido	87.395	91,47
Saldo de presupuesto	8.145	8,53

Tales datos evidencian un grado de cumplimiento muy alto que básicamente se debe a los menores gastos autorizados en la partida de «equipos de impresión y reproducción: otros equipos», por importe de 7.215 miles de pesetas, con cargo a la cual estaba previsto adquirir el material necesario para la fabricación de los carnets de Abono Transportes, lo que no fue preciso en razón del tipo de contrato suscrito con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre que suprimía tales necesidades.

Resultados

El estado final del presupuesto de ingresos y gastos figura resumido en el cuadro adjunto:

RESULTADOS DEL EJERCICIO 1986
(Miles de pesetas)

Ingresos			519.785
Capítulo 3.	Tasas y otros ingresos	25	
Capítulo 4.	Transferencias corrientes	420.191	
Capítulo 5.	Ingresos patrimoniales	4.029	
Capítulo 7.	Transferencias de capital	95.540	
Gastos			464.788
Capítulo 1.	Personal	164.724	
Capítulo 2.	Gastos en bienes corrientes y servicios	212.670	
Capítulo 6.	Inversiones	87.394	
Resultados			54.997

Tales resultados significan un ahorro sobre las previsiones del ejercicio, en tanto se ha desarrollado la actividad comprometida, pero a los cuales deben añadirse ciertos comentarios para una mejor comprensión:

a) La existencia de un remanente de tesorería del ejercicio de 1985 por un importe de 30.000 miles de pesetas que sería preciso añadir a los resultados.
b) La existencia de deudores por importe de 30.541.436 pesetas, concentrados en la Hacienda Pública por IVA soportado que acaso pueda recuperarse durante 1987 de las liquidaciones de IVA devengado.
c) La no existencia de acreedores como consecuencia de la buena marcha de la tesorería a lo largo del año.
d) La existencia de un saldo de disposiciones por importe de 11.960 miles de pesetas (menores resultados) correspondientes a trabajos en curso de realización, con certificaciones y órdenes de pago pendientes por tal motivo, el cual se ha solicitado incorporar a 1987 al igual que el saldo de presupuesto de inversiones.

Finalmente conviene aclarar que los reintegros que procedan a las Instituciones financieras del Consorcio, atendiendo las indicaciones precisas de las unidades administrativas responsables, deberán efectuarse de acuerdo con las cuotas de financiación reales de las mismas, esto es:

a) Remanente de tesorería de 1985 a la Comunidad de Madrid.
b) Remanente de tesorería de 1986 menos, en su caso, las incorporaciones que se aprueben por el órgano pertinente de la Comunidad, a la Comunidad de Madrid.
b) Remanente de tesorería de 1986 menos, en su caso, las incorporaciones que se aprueben por el órgano pertinente de la Comunidad, a la Comunidad de Madrid y al Ayuntamiento de Madrid en proporción a las aportaciones efectuadas al Consorcio durante dicho ejercicio.

ANEXOS

ANEXO A

Composición del Consorcio

Son Organos específicos del Consorcio, según el artículo 3 de la Ley de Creación, el Consejo de Administración y el Comité Técnico, no habiéndose constituido éste último a finales de 1986.

La constitución del Consejo de Administración tuvo lugar en noviembre de 1985, celebrándose la primera sesión el 16 de diciembre de 1985. Su composición y variaciones figuran relacionados en el cuadro adjunto.

* * *

En su primera sesión, el 16-12-85, el Consejo de Administración, nombró la Comisión Delegada, integrada por los siguientes vocales:

Ilmo. Sr. D. Joaquín Martínez-Vilanova Martínez
Ilma. Sra. D.ª Mercedes Guardia Rosales (*)
Ilmo. Sr. D. Valentín Medel Ortega
D. Carlos Rodríguez Fernández (*)

(*) Cesaron el 24-11-86, siendo sustituidos, en la misma fecha, por el Excmo. Sr. D. César Cimadevilla Costa y el Ilmo. Sr. D. Emilio García Horcajo, respectivamente.

También fue nombrado en la primera sesión el **Director Gerente:**

Julián Revenga Sánchez

Cargo	Nombre	Fecha nombramiento	Representación
Presidente	Excmo. Sr. D. César Cimadevilla Costa	7-11-85 (BO-CAM 22)	Comunidad de Madrid
Vicepresidente	Ilmo. Sr. D. Emilio García Horcajo	7-11-85 (BO-CAM 22)	Ayuntamiento de Madrid
Vocales	Ilmo. Sr. D. Joaquín Mtnez-Vilanova Mtnez.	7-11-85 (*)	Comunidad de Madrid
	Ilmo. Sr. D. Francisco Antón López	7-11-85	Comunidad de Madrid
	Ilma. Sra. D.ª Mercedes Guardia Rosales	7-11-85	Comunidad de Madrid
	D. Carlos Alvarez Parejo	7-11-85	Comunidad de Madrid
	Ilmo. Sr. D. Valentín Medel Ortega	7-11-85	Ayuntamiento de Madrid
	D. Angel Cano Plaza	7-11-85	Ayuntamiento de Madrid
	D. Carlos Rodríguez Fernández	7-11-85	Ayuntamiento de Madrid
	D. Sebastián de la Rica Castedo	7-11-85	Ayuntamiento de Madrid
	D. Gerardo Díaz Ferrán	7-11-85	Asociac. Empresariales
	D. Joaquín Rivera de Arrillaga	7-11-85 (**)	Asociac. Empresariales
	D. Manuel Mariscal Moreno	7-11-85	Unión Gral. Trabajad.
	D. Alfredo García Moreno	21-11-85	Comisiones Obreras
	D. Celestino Prieto Almena	21-11-85	Asoc. Cons. y Usuarios
	D. Luis Espadas Montalvillo	27-12-85	Admón. del Estado
	Ilmo. Sr. D. Antonio Monfort Bernat	27-12-85 (***)	Admón. del Estado
(****)			Aytos. adheridos
(****)			Aytos. adheridos
(*****)			Aytos. adheridos
Secretaria	D.ª Pilar López Colmenarejo	16-12-85 (****)	

(*) Cesó el 23-12-86 siendo sustituido, en la misma fecha, por el Ilmo. Sr. D. Emilio Magdalena Caruncho.
(**) Cesó el 9-10-86 siendo sustituido, en la misma fecha, por D. Andrés Ruiz Martínez.
(***) Cesó el 23-12-86 siendo sustituido, en la misma fecha, por el Ilmo. Sr. D. Jesús Pinilla Martín.
(****) La representación de los Ayuntamientos adheridos al consorcio no pudo ser nombrada hasta enero de 1987, una vez que culminó formalmente el proceso de adhesión de todos los incorporados en 1986.
(*****) Cesó el 24-11-86, continuando interinamente como secretaria de Actas durante el resto de 1986.

ANEXO B

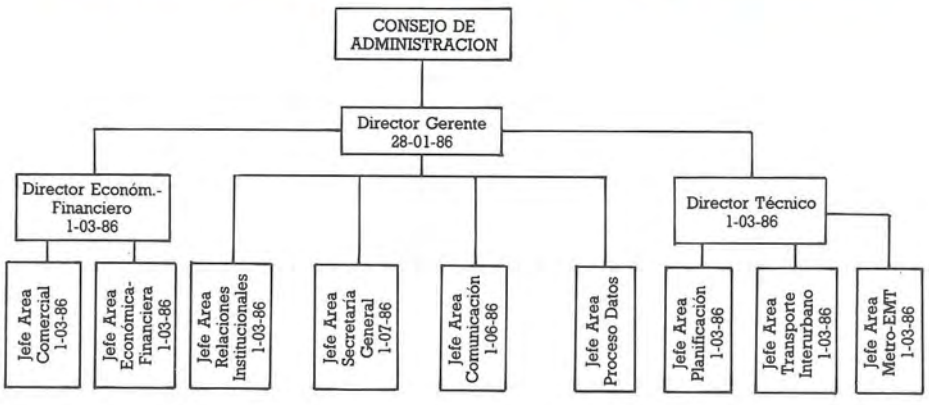
Estructura del Consorcio Regional de Transportes

La estructura del Organismo, hasta el nivel de Area, está reflejada en el Organigrama adjunto. Salvo el Area de Proceso de Datos, dicha estructura está cubierta por las personas que figuran a continuación junto a la fecha de incorporación. La plantilla total del Consorcio está integrada por 72 personas.

Cargo	Nombre	Fecha
Director Técnico	Francisco Fernández Lafuente	1-03-86
Director Económico Financiero	Guillermo Vázquez Cabezas	1-03-86
Jefe Area Secretaría General	Francisco Peyró Díaz	1-07-86
Jefe Area Comercial	Javier de Cos Blanco	1-03-86
Jefe Area Económico Financiera	Constantino García Sobrado	1-03-86
Jefe Area Relaciones Instituc.	Francisco Gutiérrez Fernández	1-03-86
Jefe Area de Comunicación	Martín Maqueda Bea	1-06-86
Jefe Area Planificación	Emilio Miralles Claver	1-03-86
Jefe Area Transportes Interurb.	Eduardo Molina Soto	1-03-86
Jefe Area Metro-EMT	Jesús M.ª Rodríguez Molina	1-03-86



Julián Revenga, Director-Gerente del Consorcio, acompañado de los Directores Técnico y Económico-Financiero, señores Fernández Lafuente y Vázquez, respectivamente.



ANEXO C

Plantilla del Consorcio Regional de Transportes

GERENCIA

REVENGA SANCHEZ, Julián. Gerente
ALDECOA MTNEZ.-CONDE, Paloma S.ª Dir.
CRUZ ROSON, M.ª José S.ª Dir.

S.ª GENERAL

JEFE DE AREA: PEYRO DIAZ, Francisco	
ALONSO GATO, Concepción	Aux. Admvo.
BARRASA SIERRA, Miguel	Conducto
COLINA PUERTA, Antonio	Tec. Apoyo
FERNANDEZ PAYA, M.ª Teresa	Aux. Advmo.
NIETO FERNANDEZ, Joaquín	Tec. Ppal. (S.° C. Admón.)
MALVAR ARROYO, Isabel	Telefonista
MASSO GONZALEZ, Julio	Ordenanza
MORAN CASTRO, Fco. Javier	Tec. Principal
SOMOANO CASILLAS, Juan José	Jef. Negociado
LEON RODRIGUEZ, Manuel	Jef. Negociado
UTRABO VALLEJO, M.ª Antonia	Telefonista

COMUNICACION

JEFE DEL AREA: MAQUEDA BEA, Martín	
ARRANZ MORENO, Yolanda	S.ª Dir.
MUÑOZ MAILLO, Faustino	Tec. Principal

RELACIONES INSTITUCIONALES

JEFE DE AREA: GUTIERREZ FERNANDEZ, Francisco	
ALVAREZ BERENGUER, José M.ª	Of. Admvo.
ARNAIZ BENITO, Agustín	Of. Admvo.
MORCILLO GARCIA, Esperanza	Jef. Negociado
REY LOPEZ, M.ª Carmen	Jef. Negociado

DIR. ECONOMICO FINANCIERA

VAZQUEZ CABEZAS, Guillermo. Director Económico Financiero.
AVILA SANCHEZ, M.ª Victoria. S.ª Dir.

COMERCIAL

JEFE DE AREA: COS BLANCO, Javier	
BOSQUE MOLINO, Fernando	Tec. Principal
CORCOLES GARVI, Encarnación	Tec. Apoyo
GARCIA COBO, Lucía	Of. Admvo.
IGARTUA MORENO, Marta	Of. Admvo.
RIVA TORROBA, M.ª Carmen	Of.Admvo.
RUBIO CONSUEGRA, José	Jefe Negociado
SANZ PARDO, M.ª Carmen	Tec. Principal
SASIAMBARRENA SAN-GIL, Javier	Tec. Entrada
ZARAGOZA MARTINEZ, Aniceto	Tec. Entrada
CASIRALLI CERDAN, Victoria	Of. Admvo.
MARTINEZ VILLABA, Soledad	Tec. Principal

ECONOMICO FINANCIERA

JEFE DE AREA: GARCIA SOBRADO, Constantino

LOPEZ SANCHEZ, M.ª Jesús	Aux. Admvo.
NUÑEZ ARAGON, Concepción	Of. Admvo.
PEREZ GOMEZ GOMEZ, José	Tec. Principal
RODRIGUEZ DIEZ, Alejandro	Of. Admvo.
SANCHEZ, Carlos	Aux. Admvo.

PROCESO DE DATOS

BENITO FERNANDEZ, Manuel	Tec. Apoyo
RETUERTO MASSA, Isabel	Jefe de Area
RODRIGUEZ SAN JUAN, Santiago	Jefe Negociado
SCHIELDS, Michael David	Tec. Principal



Aspecto parcial de la sede del Consorcio Regional de Transportes.

DIR. TECNICA

FERNANDEZ LAFUENTE, Francisco. Dir. Técnico
SANCHEZ ALBACETE, M.ª Angeles. S.ª Dir.

PLANIFICACION

JEFE DE AREA: MIRALLES CLAVER, Emilio

ALDECOA MTNEZ-CONDE, Javier	Tec. Apoyo
CRISTOBAL PINTO, Carlos	Tec. Principal
GONZALEZ DIAZ, M.ª Rosa	Aux. Admvo.
FONDA STEFANESCU, Miguel	Jefe Negociado
MARIN SANCHEZ, Luis	Tec. Principal
PASCUAL HERRANZ, Elena	Of. Admvo.
PRIETO ALMENA, Celestino	Jefe Negociado

METRO-EMT

JEFE AREA: RODRIGUEZ MOLINA, JESUS	
ALVAREZ VAZQUEZ, Luis	Tec. Principal
ARCHILLA ALDEANUEVA, Alfonso	Tec. Principal
DIAZ CRUZ, Nicolás	Agente Inspección
GARCIA GRANDE, Francisco	Tec. Apoyo
MONTAÑEZ GONZALEZ, José	Of. Admvo.
SASTRE GONZALEZ, Julián	Of. Admvo.

LINEAS REGULARES-RENFE

JEFE DE AREA: MOLINA SOTO, Eduardo	
CANDEL ARRIBAS, Raquel	Of. Admvo.
CARRASCO MARTIN, Javier	Aux. Admvo.
CORDON ROMERO, Francisco	Of. Admvo.
GARZON GOICOECHEA, José Ramón	Of. Admvo.
GIL CARMONA, Luis Javier	Tec. Apoyo
ILDEFONSO ROMO, Juan Antonio	Jefe Negociado
PEREZ COBO, Ricardo	Tec. Apoyo
RAMOS SANCHEZ, Marciano	Agente Inspección
SANCHO GOMEZ, José Luis	Tec. Principal

ANEXO D

Municipios adheridos al Consorcio Regional de Transportes

Hasta el 31-12-86, se tenía conocimiento de la adhesión al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, mediante decisión adoptada en Pleno Municipal y comunicada al Organismo, de los siguientes municipios:

	Municipio	Fecha de adhesión	Población	Partido
1.	Madrid	28-7-85	3.058.182	PSOE
2.	Parla	16-1-86	63.963	PSOE
3.	Leganés	14-3-85	167.783	PSOE
4.	Móstoles	30-4-86	175.133	PSOE
5.	Serranillos del Valle	9-5-86	436	IND.
6.	Anchuelo	13-5-86	505	PSOE
7.	Torrelaguna	13-5-86	2.547	AP
8.	Sevilla la Nueva	14-5-86	663	IND.
9.	Moraleja de Enmedio	14-5-86	1.181	PSOE
10.	Getafe	20-5-86	131.840	PSOE
11.	Villanueva de la Cañada	21-5-86	2.791	AP
12.	Becerril de la Sierra	22-5-80	1.642	PSOE
13.	Chinchón	22-5-86	4.049	AP
14.	Torrejón de Velasco	22-5-86	1.293	PSOE
15.	Paracuellos del Jarama	27-5-86	3.713	IND.
16.	Algete	27-5-86	7.441	AP
17.	Aranjuez	28-5-86	36.687	PSOE
18.	Rivas Vaciamadrid	29-5-86	5.972	PSOE
19.	Torrelodones	3-6-86	5.018	IND.
20.	San Sebastián de los Reyes	12-6-86	50.027	PSOE
21.	Pinto	16-6-86	20.117	IU
22.	Alpedrete	20-6-86	2.750	CDS
23.	Hoyo de Manzanares	25-6-86	3.507	AP
24.	Campo Real	27-6-86	2.031	IND.
25.	Nuevo Baztán	28-6-86	510	IND.
26.	Santorcaz	3-7-86	522	CDS
27.	Fuenlabrada	26-9-86	119.848	PSOE
28.	Alcobendas	1-11-86	70.227	PSOE
29.	Mejorada del Campo	1-11-86	11.550	PSOE
31.	Torres de la Alameda	17-11-86	2.618	PSOE
32.	Torrejón de Ardoz	25-11-86	80.066	PSOE
33.	Humanes de Madrid	4-12-86	5.842	AP

ANEXO E

Indice de disposiciones publicadas en 1986 que inciden en el transporte público regular de viajeros

— Real Decreto 666/1986, de 21 de febrero, por el que se modifican los artículos 35, 39 y 143 al 147 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y se añaden al mismo dos nuevos artículos (BOE número 85, de 9 de abril de 1986).

— Real Decreto Legislativo 1304/1986, de 28 de junio, sobre determinadas condiciones exigibles para la realización de transporte público por carretera (BOE del 30 de junio de 1936).

— Real Decreto 1408/1986, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera (BOE del 8 de julio de 1986).

— Real Decreto 2028/1986, de 5 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, así como de partes y piezas de dichos vehículos (BOE del 2 de octubre de 1986).

— Real Decreto 2029/1986, de 28 de junio, por el que se modifica el artículo 55 del Código de la Circulación y se establecen con carácter opcional nuevos límites para pesos y dimensiones de los vehículos (BOE del 2 de octubre de 1986).

— Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 30 de septiembre de 1986, por la que se liberalizan determinados transportes internacionales de viajeros y mercancías (BOE del 6 de octubre de 1986).

— Ley de la Comunidad Autónoma de Madrid 4/1986, de 12 de junio, por la que se modifica el artículo 1.3 de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid (BOCAM del 25 de junio de 1986).

— Decreto Comunitario 23/1986, de 27 de febrero, por el que se organiza el Servicio Público de Inspección Técnica de Vehículos en la Comunidad de Madrid.


9-440-116-2

ANEXO F

ESTADO DE INGRESOS 1986

		Previsiones iniciales (1)	Modificaciones (2)	Previsión definitiva (3)=(1)−(2)	Derechos reconocidos (4)	Derechos recaudados (5)	SALDOS pendientes pendientes de reconocer (6)=(3)−(4)	SALDOS Derechos reconocidos pendientes de recaudar (7)=(4)−(5)
450	Transferencia Comunitaria de Madrid	250.000.000	221.784	250.221.784	250.221.784	250.000.000	—	—
460	Transferencia Ayuntamiento de Madrid	265.509.000	—	265.509.000	265.509.000	265.509.000	—	—
392	Sanciones	500.000	—	500.000	25.000	25.000	—	—
317	Tasas	500.000	—	500.000	—	—	—	—
521	Intereses de depósitos	—	221.784	—	4.029.434	4.029.434	—	—
870	Remanente tesorería ejercicio 1985	21.450.000	—	21.450.000	—	—	—	—
	Total	537.959.000	221.784	538.180.784	519.785.218	519.563.434	—	—

ESTADO DE EJECUCION DEL PROGRAMA
PROGRAMA 110 (Comunidad de Madrid)

Partida	Denominación	Crédito inicial	Crédito actual	Gastos autorizados	Gastos dispuestos	Obligac. reconoc.	Saldo de presupuesto	Saldo autorizac.	Saldo disposic.
1200	Retrib. básicas personal func.	1.250.000	1.250.000				1.250.000		
1201	Complem. al puesto de trabajo	1.310.000	1.310.000				1.310.000		
1300	Retrib. básicas laboral fijo	119.739.000	119.739.000	110.315.057	110.315.047	110.315.047	9.423.953		
1301	Otras remuner. laboral fijo	20.638.000	20.638.000	17.022.102	17.022.102	17.022.102	3.615.898		
1310	Retrib. básic. pers. lab. event.	2.546.600	2.713.355	2.536.574	2.536.574	2.536.574	176.781		
1311	Otras remuner. pers. lab. event.	453.400	453.400	427.862	427.862	427.362	25.538		
1600	Seguridad Social	42.801.000	42.856.029	34.422.296	34.422.296	34.422.296	8.433.733		
Total Capítulo 1		188.738.000	188.959.784	164.723.881	164.723.881	164.723.881	24.235.903		
2020	Arrend. edif. y otras constr.	22.288.000	21.188.000	21.167.016	21.167.016	21.167.016	20.984		
2140	Rep. y cons. mat. transporte	400.000	50.000	5.772	5.772	5.772	44.228		
2160	Rep. y cons. equ. proc. inform.	1.000.000	600.000	245.006	245.006	245.006	354.994		
2200	Mat. oficina ordin. no inventar.	5.000.000	5.000.000	4.783.438	4.783.438	4.783.438	216.562		
2201	Mobiliario ornamentación		500.000	479.011	479.011	479.011	20.989		
2202	Prensa, revist. y public. period.	1.300.000	1.300.000	1.165.041	1.165.041	1.165.041	134.959		
2203	Libros y otras publicaciones	1.000.000	1.000.000	999.417	999.417	999.417	583		
2204	Material informático	3.000.000	1.500.000	1.177.364	1.177.364	1.177.364	322.636		
2210	Energía eléctrica	1.500.000	1.500.000	867.238	867.238	857.238	632.762		
2213	Combustible	1.000.000	300.000	79.509	79.509	79.509	220.491		
2219	Otros suministros	3.243.000	1.743.000	1.614.620	1.614.620	1.614.620	128.380		
2220	Servicios telefónicos	3.200.000	3.200.000	1.356.734	1.356.734	1.356.734	1.843.266		
2221	Serv. postales y telegráficos	700.000	700.000	699.400	699.400	699.400	600		
2222	Télex	100.000	100.000	89.620	89.620	89.620	10.380		
2241	Primas seguros vehículos	300.000	300.000	191.402	191.402	191.402	108.598		
2262	Publicaciones y promoción	115.000.000	104.011.182	99.583.359	99.583.359	95.951.343	4.427.823		3.632.016
2266	Reuniones y conferencias	12.500.000	12.150.000	7.940.582	7.940.582	7.940.582	4.209.418		
2267	Cooper. científico-técnica		350.000	330.000	330.000	330.000	20.000		
2269	Otros gastos	1.000.000	1.000.000	821.322	821.322	821.322	178.678		
2270	Limpieza y aseo	1.700.000	1.700.000	1.651.000	1.651.000	1.651.000	49.000		
2276	Estudios y trabajos técnicos	68.450.000	68.450.000	60.114.462	60.114.462	51.786.462	8.335.538		8.328.000
2279	Otros trabaj. con el exter.	5.000.000	24.488.818	18.498.201	18.498.201	18.498.201	5.990.617		
2301	Dietas personal	4.000.000	550.000	111.941	111.941	111.941	438.059		
2310	Locomoc. y trasl. personal	2.000.000	2.000.000	658.395	658.396	658.396	1.341.604		
Total Capítulo 2		253.681.000	253.681.000	224.629.851	224.629.851	212.669.835	29.051.149		11.960.016
6110	Conserv. edific. patrim. CAM	13.630.000	13.630.000	13.581.361	13.581.361	13.581.361	48.639		
6320	Automóviles	3.400.000	3.400.000	3.185.402	3.185.402	3.185.402	214.598		
6400	Mobiliario	19.508.000	19.508.000	19.482.339	19.482.339	19.482.339	25.661		
6410	Equipos oficina	9.102.000	9.102.000	8.464.575	8.464.575	8.464.575	637.425		
6429	Equipos impr. y repr.: otros eq.	11.900.000	11.900.000	4.684.367	4.684.367	4.684.367	7.215.633		

Partida	Denominación	Crédito inicial	Crédito actual	Gastos autorizados	Gastos dispuestos	Obligac. reconocidas	Saldo de presupuesto	Saldo autorizac.	Saldo disposic.
6500	Equipos informáticos	38.000.000	38.000.000	37.996.471	37.996.471	37.996.471	3.529		
Total Capítulo 6		95.540.000	95.540.000	87.394.515	87.394.515	87.394.515	8.145.485		
Total Programa 110		537.959.000	538.180.784	476.748.247	476.748.247	464.788.231	61.432.537		11.960.016

Resultados ejercicio 1986

Derechos reconocidos	519.785.218
Obligaciones reconocidas	464.788.231
Total	54.996.987

ANEXO G

TRANSPORTES INTERURBANOS: RELACION DE SERVICIOS PUBLICOS REGULARES DE VIAJEROS
(Orden alfabético de empresas)

Número orden	Empresa	Concesión/es	Dirección
01	Alallo, S.A.	Las Rozas de Madrid-Villanueva de la Cañada (V.7601:CM-65)	Km. 2,200 de la C-505. Apartado 40. Tel. 637 12 28. Las Rozas de Madrid.
02	Autobuses Greisi, S.L.	Madrid-Villamantilla (V.1375:CM-14)	Fraguas, s/n., con vuelta a Ebanistas. Polígono Industrial «Urtinsa». 28925 Alcorcón. Tel. 641 60 11.
03	Autobuses Herranz, S.L.	San Lorenzo de El Escorial-San Lorenzo de El Escorial (V.3302:CM-45)	Reina Victoria, 3 Tel. 890 41 22. San Lorenzo de El Escorial.
04	Autobuses Pereira, S.A.	Madrid-Hoyo de Manzanares (V.1465:CM-17)	Juan de Austria, 24. 28010. Tel. 446 72 78
05	Autobuses Prisei, S.L.	Madrid-Huerta de las Castañedas (V.901:CM-6)	Cebreros, 39. 28011. Tel. 464 82 74
06	Autobuses Urbanos del Sur, S.A.	Madrid-Alcorcón (V.3375:CM-55)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28 91.
07	Autocares Beltrán, S.L.	Madrid-Colmenar del Arroyo (V.1337:CM-12)	General Mola, 8. Valdemorillo. Tel. 865 01 24.
08	Autocares Julián de Castro, S.A.	Madrid-Colmenarejo (V.1453:CM-16)	La Unión, 4. 28013. Tel. 247 11 72
09	Autocares La Madrileña, S.A.	Madrid-Pto. de Navacerrada (V.1373:CM-13)	P.° La Florida, 29. 28008. Tel. 241 85 51.
10	Autocares Santiago Alonso, S.A.	Alcalá de Henares-Cobeña (V.3243:CM-43)	Pl. San Diego, 5. Tel. 888 04 01. Alcalá de Henares.
11	Automnibus Interurbanos, S.A.	Madrid-Ciempozuelos (V.2263:CM-29) Getafe-Valdemoro (V.3394:CM-59)	Batalla de Belchite, 15. 28045. Tel. 230 46 06.
12	Auto Periferia, S.A.	Madrid-Las Rozas (V.2694:CM-32)	Km. 2,200 de la C-505. Apartado 40. Tel. 637 12 28. Las Rozas de Madrid.
13	Autotransporte La Moraleja, S.A.	Madrid-El Encinar de los Reyes (V.3402:CM-63) **Sin servicio**	Rafel Herrera, 9. 28036. Tel. 733 84 57.
14	Auxiliar de Transporte Aéreo	Madrid-Aeropuerto de Barajas (V.1590:CM-20) **Sin servicio**	Gran Vía, 15. 28013.
15	De Blas y Cía., S.L.	Madrid-Batres (V.3309:CM-47)	Fraguas, s/n, con vuelta a Ebanistas. Polígono Industrial «Urtinsa». 28925 Alcorcón. Tel. 641 60 11.
16	Francisco García Martínez	Aranjuez-Villarejo de Salvanes (V.1160:CM-7)	Carlos Ruiz, 7. Tel. 891 09 73. Belmonte de Tajo.
17	Fructuoso López Solera	Alcalá de Henares-Ambite (V.7602:CM-66)	Puerta del Vado, 4. Tel. 880 45 11. Alcalá de Henares.

Número orden	Empresa	Concesión/es	Dirección
18	García Cuenca, S.A.	Madrid-Quijorna (V.1730:CM-21)	Nicasio Gallego, 18. 28010. Tel. 445 12 18.
19	Gonzalo Pascual Arias	Alcalá Henares-Políg. «Azque» (V.3276:CM-44)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28 91.
20	Herederos de J. Colmenarejo	Madrid-Colmenar Viejo (V.1541:CM-19) Colmenar Viejo-El Boalo (V.653:CM-2)	Mateo Inurria, 11. 28036. Tel. 259 81 09.
21	Hijos de S. Frutos Perales	Madrid-Bustarviejo (V.1480:CM-18)	Orense, 83. 28020. Tel. 279 97 73.
22	Interurbana de Autobuses, S.A.	Madrid-Urb. Fuente del Fresno (V.2257:CM-33) San Sebastián de los Reyes, km. 30 de la CN-I (V.2931:CM-36) Madrid-San Sebastián de los Reyes (V.7603:CM-67)	Real Vieja, 76. Tel. 652 76 22. San Sebastián de los Reyes.
23	Justo Domingo Fernández	Colmenar Viejo-Ermita de los Remedios (V.3169:CM-40)	Real, 43. Colmenar Viejo.
24	La Veloz, S.A.	Madrid-San Martín de la Vega (V.1264:CM-11) Madrid-Valdelaguna (V.2806:CM-34)	Sánchez Bustillo, 7. 28012. Tel. 227 20 18
25	León Alvarez, S.L.	Estación de Robledo de Chavela-Valdemaqueda **Sin servicio** (V.1393:CM-15)	Canarias, 17. 28045. Tel. 468 45 95.
26	López Morcillo, S.L.	Madrid-Carabaña (V.1255:CM-10) Madrid-Arganda del Rey (V.2156:CM-27)	Avda. del Mediterráneo, 50. 28007. Tel. 871 25 11.
27	Llorente, S.A.	Madrid-Majadahonda (V.2088:CM-25) Madrid-Pozuelo de Alarcón (V.2112:CM-26) Madrid-Humera-Casa Manchega (V.2618:CM-31) Madrid-Aravaca (V.2919:CM-35) **Sin servicio** Madrid-Campamento-Universidad (V.3112:CM-38) Pozuelo-Pozuelo (Circular) (V.3160:CM-39)	Cirilo Palomo, 13. Tel. 212 07 09. Pozuelo de Alarcón.
28	Mancomunada de Transportes, S.A.	Pozuelo de Alarcón-San Sebastián de los Reyes (V.3354:CM-50) Alcorcón-Estación de Chamartín (V.3355:CM-51) Getafe-Torrejón de Ardoz (V.3358:CM-52) San Sebastián de los Reyes-Torrejón de Ardoz (V.3359:CM-53) Alcorcón-Coslada (V.3383:CM-57)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28 91.
29	Manuel Izquierdo Roldán	Madrid-Olmeda de las Fuentes (V.2015:CM-22)	Goya, 80. 28009. Tel. 226 31 79.
30	María Paz Montes Rodríguez	Barajas-«Tres Cantos» (V.3231:CM-421)	Treviño, 11. 28003. Tel. 253 20 75.
31	Martín, S.A.	Madrid-Leganés-Fuenlabrada (V.1164:CM-8)	Torres Quevedo, 3. Tel. 687 08 Polígono Industrial de Leganés.
32	Mosamo, S.L.	Estación de Aranjuez-«Casa del Labrador» (V.776:CM-5)	Carranza, 25. 28004. Tel. 593 28
33	Ramón Sanjuán Espiñeira	Madrid-Boadilla del Monte (V.738:CM-4) Boadilla del Monte-Brunete (V.3403:CM-64)	Polígono «La Oliva», s/n. Tel. 633 10 Boadilla del Monte.
34	RENFE	Madrid-San Lorenzo de El Escorial, por Galapagar (V.2084:CM-24) Madrid-Cercedilla (V.2257-CM-28)	Ramírez Arellano, s/n. Edificio «Gan». 28043. Tel. 413 80
35	Transbra, S.A.	Madrid-Carabanchel Alto (V.705:CM-3) Leganés-Carabanchel Bajo (V.3303:CM-46)	Torres Quevedo, 3. Tel. 687 08 Polígono Industrial de Leganés.
36	Transportes Alacuber, S.A.	Madrid-Mingorrubio (V.3398:CM-62)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28
37	Transportes de Cercanías, S.A.	Humanes-Parla (V.3229:CM-41) Griñón-Valdemoro (V.3310:CM-48) **Sin servicio** Madrid-Cerro de los Angeles (V.3380:CM-56) Getafe-Pinto (V.3393:CM-58) Ciempozuelos-Navalcarnero (V.3396-CM-60)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28
38	Transportes Santo Domingo, S.A.	Madrid-Ciudad «Santo Domingo» (V.3094:CM-37)	Edificio «España», planta 16 28008. Tel. 241 54
39	Transportes periféricos, S.A.	Madrid-Pezuela de las Torres (V.2015:CM-23) Madrid-Aeropuerto-Paracuellos-«Tres Cantos» (V.3319:CM-49)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28
40	Turística de Autobuses, S.A.	Madrid-Loeches (V.3373:CM-54) Madrid-Mejorada del Campo (V.3397:CM-61)	San Bernardo, 23. 28015. Tel. 248 28
41	Vicente López Antuñano	Madrid-Moralzarzal (V.2393:CM-30)	La Escuadra, 17. Moralzarzal. Tel. 857 71

ANEXO H

EVOLUCION DE LA DEMANDA DE METRO
(Miles de viajeros)

Líneas	1.er trimestre	% Δ respecto a 1985 (*)	2.º trimestre	% Δ respecto a 1985 (**) (***)	Acumulado	% Δ respecto a 1985	3.er trimestre	% Δ respecto a 1985	Acumulado	% Δ respecto a 1985	4.º trimestre	% Δ respecto a 1985	Total año 1985	% Δ respecto a 1985
1	22.245	−7,0	21.699	+2,4	43.944	−2,6	16.060	−0,5	60.004	−2,0	22.804	−8,0	82.808	−1,7
2	8.961	−5,5	8.945	−5,5	17.906	−0,3	6.495	−1,8	24.401	+0,2	9.515	+2,6	33.916	+1,1
3	12.504	−4,0	12.314	−6,2	24.818	+0,8	9.372	+4,3	34.190	+1,7	13.517	+2,1	47.706	+2,1
4	7.733	−2,9	7.577	+9,1	15.310	+2,7	5.232	+4,5	20.542	+3,2	8.042	+2,5	28.584	+3,0
5	15.850	−5,2	15.792	+4,3	31.642	−0,7	11.601	+1,5	43.243	−0,1	16.904	+1,5	60.148	+0,4
6	6.543	+0,9	6.565	+11,4	13.108	+5,9	4.901	+9,4	18.009	+6,8	7.267	+10,8	25.276	+8,0
7	3.401	−5,3	3.415	+7,0	6.816	+0,5	2.519	+3,7	9.335	+1,4	3.555	+1,4	12.890	+1,4
θθ 8	1.180	−0,4	1.156	+3,9	2.336	+1,7	1.025	+6,1	3.361	+3,0	1.302	+3,7	4.663	+4,7
θ 9	3.804	+11,4	4.436	+48,0	8.240	+28,55	3.209	+46,9	11.449	+33,2	5.276	+49,7	16.725	+38,2
10	3.405	−1,5	3.790	+11,4	7.195	+4,9	2.763	−0,3	9.958	+3,4	3.711	+6,0	13.669	+4,0
Renfe	847	−5,0	836	+7,4	1.683	+0,8	665	−0,3	2.348	−0,3	812	−4,8	3.159	−2,1
Total	86.473	−6,8	86.525	+11,4	172.998	+1,5	63.842	+3,1	236.840	+1,9	92.705	+4,0	329.544	+2,5
												Billetes devueltos	−505	
													329.039	

Observaciones:

θ Prolongación de la línea 9 el día 25 de febrero 1986.
(*) Semana Santa de 1986 en marzo frente a la de 1986 en abril.
(**) Semana Santa de 1985 en abril frente a la de 1986 en marzo.
(***) Día 20-06-85 Huelga General. Días 14, 18 y 21 de junio de 1985 paros parciales de 12,50 a 13,20 y de 17,00 a 17,30 horas.
θθ Prolongación de la línea 8 el día 23 de diciembre de 1986.

ANEXO I

EMT

	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Núm. de líneas	150	149	149	148	147	149
Longitud de la red (km.)	1.187	1.181	1.180	1.179	1.166	1.173
Núm. de paradas	6.220	6.198	6.177	6.150	6.136	6.129
Coches-km. producidos	94.025.128	93.902.285	94.277.592	96.392.359	98.536.146	99.334.974
Viajeros	462.759.728	459.877.259	464.322.238	474.976.590	478.526.665	490.090.068
Viajeros/coche-km.	4,92	4,90	4,93	4,93	4,86	4,93

ANEXO J

METRO

	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Núm. de líneas	10	10	10	10	10	9
Longitud de la red (km.)	109	104,5	104,5	104,5	95,6	89,2
Núm. de estaciones	151	147	147	147	135	128
Coches-km. producidos	80.696.730	76.262.296	80.554.914	84.885.685	82.295.847	80.463.564
Viajeros	329.039.960	320.879.971	331.645.902	346.912.337	349.412.372	353.629.258
Viajeros/coche-km.	4,08	4,21	4,12	4,09	4,25	4,39

ANEXO K

F.C. CERCANIAS-AUTOBUSES INTERURBANOS
(Datos 1986)

	F.C.	Autobús
Oferta		
Longitud de la red (km.)	241	2.530
Número de líneas	9	212
Número de vehículos	260	713
Plazas × km/día laborable	16.484×10^2	6.895×10^3
Velocidad comercial (km/h.)	50,2	31,9
Superficie cubierta (km^2) (*)	71	395
Población cubierta (habit) (*)	1.199×10^3	1.658×10^3
Demanda		
Viajes/día laborable	198.595	374.390
Longitud media viaje (km.)	17,52	9,23
Núm. transbordos a Metro/día	62.820	117.450
Núm. transbordos a EMT/día	26.680	130.350

(*) Excepto el municipio de Madrid.

ANEXO I.

LINEAS DE FERROCARRIL
(Datos de otoño-invierno 86-87)

Línea núm.	Línea (tramo acceso Madrid)	Conexión a Metro	Número expediciones día	Número expediciones hora punta un sentido (*)	Longitud tramo	Tiempo h. punta y h. valle	velocidad comercial	Viajeros día		Viajeros hora punta un sentido (*)	
								(1) Total	Con Madrid	Total	Con Madrid
1	**Pinar de las Rozas-P. Pío** (Aravaca-P. Pío)	Norte (Ramal O-N)	80	3	21 km.	20 min.	63 km/h	5.518 (2)	4.666		419
2	**El Escorial (Avila)-Atocha** (Ramón y Cajal-Chamartín)		47	2	60 km.	63 min.	57,1 km/h.	9.248	6.394		423
3	**Cercedilla (Segov.)-Atocha** (Ramón y Cajal-Chamartín)	Chamartín (L.8) N. Ministerios (L.6 y 8) Colón (L.4)	36	2	67 km.	73 min.	55,1 km/h.	7.073	4.697		312
4	**Cantoblanco-Atocha** (Fuencarral-Chamartín)	Banco España (L.2) Atocha (L.1)	84	7	17 km.	24 min.	42,5 km/h.	16.006	15.929		2.223
5	**Guadalajara-Chamartín** (Vicálvaro-Vallecas)		146 (Alcalá) 97 (Guadal.)	4 (Alcalá) 3 (Guadal.)	43 km.	52 min.	49,6 km/h.	45.152	28.610		2.584
6	**Aranjuez (Toledo)-Atocha** (Sta. Catalina-Atocha)	Atocha (L.1)	65	2	49 km.	45 min.	65,3 km/h.	11.373	8.024		634
7	**Parla-Atocha** (Villaverde Bajo-Atocha)	Atocha (L.1)	106	4	23 km.	27 min.	51,1 km/h.	16.154	13.853		1.853
8	**Fuenlabrada-Atocha** (Villaverde Bajo-Atocha)	Atocha (L.1)	126	4	22 km.	29 min.	45,5 km/h.	38.332	32.482		4.093
9	**Villavic. de Odón-Laguna** (Fanjul-Aluche)	Laguna (L.6) Aluche (L.5 y 10)	277	10	16 km.	20 min.	48 km/h.	57.172	50.244		5.299
	Total		967	38				206.028	164.899 (148.970)		17.840 (15.617) (excluida L.4)

(*) Hora punta: 7-8 horas sentido hacia Madrid, excepto en la línea 4, 8-9 horas en sentido contrario.
(1) Se excluyen los viajes al enlace Atocha-Chamartín (5.992 viajes).
(2) En Pinar de las Rozas trasbordan 1.650 viajeros de las líneas 2 y 3).

LINEAS INTERURBANAS DE AUTOBUSES
(Datos de otoño-invierno 86-87)

Carreteras de acceso	Núm. Lin.	Núm. expedic. día	Núm. expedic. hora punta (un sentido)	Viajeros día		Viajeros hora punta (un sentido)		Velocidad acceso km/h.		Tramo
				Total	Con Madrid	Total	Con Madrid	Hora punta	Hora valle	
C-607	11	390	22	15.695	11.409	1.343	28	43		El Goloso-Plaza de Castilla
N-I	15	708	49	29.976	25.058	3.016	2.499	19	35	S. Sebastián de los Reyes-P. Castilla
N-II	15	724	36	31.581	26.355	2.119	1.771	16	28	Pte. San Fernando-Avda. América
Acceso Vicálvaro	2	413	31	17.103	11.699	1.777	1.307	15	25	San Fernando-metro Quintana
N-III	14	276	25	11.475	10.232	1.207	1.009	27	41	Urb. Rivas Vaciamadrid-Conde Casal
Ctra. San Martín de la Vega	3	66	4	1.180	1.150	185	177	24	31	Perales del Rio-Plaza Legazpi
N-IV	6	76	8	3.092	2.880	415	387	17	25	Cerro de los Angeles-Palos Frontera
N-401	15	1.493	63	46.003	42.185	3.240	2.973	18	27	Getafe-Dr. Drumen
M-421 Acceso Leganés	9	979	43	28.595	27.195	2.322	2.179	14	20	Legazpi-Vía Carpetana
Acceso Barrio de la Fortuna	3	260	11	8.095	7.170	475	420	15	19	Barrio de la Fortuna-Aluche
Acceso Leganés por carretera del Cementerio	1	348	14	15.600	14.800	725	690	15	23	Leganés-metro Oporto
N-V	23	2.116	87	61.992	50.228	4.693	4.038	21	30	Alcorcón-Gta. San Vicente
N-VI	25	1.053	51	40.251	30.115	2.514	1.970	17	27	Pozuelo de Alcorcón-Moncloa
Acceso del Pardo	1	152	5	4.147	4.147	315	315	30	39	Mingorrubio-Moncloa
Total	143	9.054	449	314.785	264.623	24.346	20.760	20	30	Media acceso

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID Memoria 86

Comunidad de Madrid

Ayuntamiento de Madrid

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID