



Informe Anual 2015



Desde el Consorcio Regional de Transportes se han llevado a cabo a lo largo de 2015 importantes medidas para fomentar el uso del transporte público, algunas de ellas con gran trascendencia.

La más importante ha sido la implantación del nuevo abono joven, impulsado por la Comunidad de Madrid, ampliándolo de los 23 hasta los 26 años y estableciendo una tarifa plana de 20 euros para moverse por todas las zonas tarifarias. Entró en vigor el 1 de octubre y a final de año ya se habían beneficiado de la misma más de 686.000 jóvenes.

A ello se suma la congelación de tarifas, el abono para desempleados de larga duración adscritos al programa de activación para el empleo, con una tarifa plana de 10 euros y el aumento de la edad de gratuidad del transporte público para niños hasta los 6 años. Esta última medida ha posibilitado que más de 76.000 niños puedan acceder a toda la red de transportes de la región de manera gratuita.

También hemos seguido renovando la flota de autobuses para hacerla cada vez más eficiente, ecológica y menos contaminante y mejorar la calidad del aire en la región; se ha ampliado el número de líneas y de kilómetros; se ha firmado un nuevo convenio con Renfe para recargar el Abono Transporte en las estaciones de Cercanías; ha comenzado la formación de 360 nuevos conductores que recuperarán las frecuencias de Metro previas a la crisis; se está potenciando la intermodalidad entre transporte público y bicicleta; se han modernizado infraestructuras y líneas de Metro; etc. entre otras muchas medidas que permiten ofrecer cada día un mejor servicio al viajero.

Este programa de actuaciones se ha visto respaldado con el considerable incremento en el número de viajeros llegando a 1.385,5 millones, un 1,1% más que en 2014, de los que 569,7 millones de viajeros corresponden a Metro, 405,9 a EMT, 207,3 a autobuses interurbanos y 182,2 a Cercanías.

Tenemos uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo, que es referencia y ejemplo para otros países, pero vamos a seguir trabajando para mejorarlo día tras día. Este es nuestro gran reto para los próximos años.



D. Pedro Rollán, Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid



El CRTM 05

La institución	06
Consejo de Administración	07
Comisión Delegada	07
Marco operativo	08
La financiación del sistema	09
Presupuesto de 2015 y resultado económico	11
Balance	16

La oferta de servicios 19

La oferta	20
Metro de Madrid	22
EMT	24
Concesiones por carretera	26
Renfe-Cercanías	28
Metro ligero	30
Otras concesiones ferroviarias	31
Intermodalidad	32
CITRAM	35
La calidad del servicio	36
El sistema tarifario	37
La zonificación	37
Tipos de títulos	38
Tarifas sociales	40
Nuevas actuaciones en política tarifaria	41
Red de distribución	42
Tarifas	43
La Tarjeta Transporte Público	46
CDC (Centro de Desarrollo y Conformidad)	48
Actuaciones	49
Accesibilidad universal	51
Medio ambiente	52

Los viajeros 54

Evolución de la demanda por operadores	56
Evolución de la demanda por título de transporte	58
Las ventas de títulos de transporte	61



Estudios y proyectos 70

Estudios	72
Nuevas tecnologías	74
Proyectos europeos	75



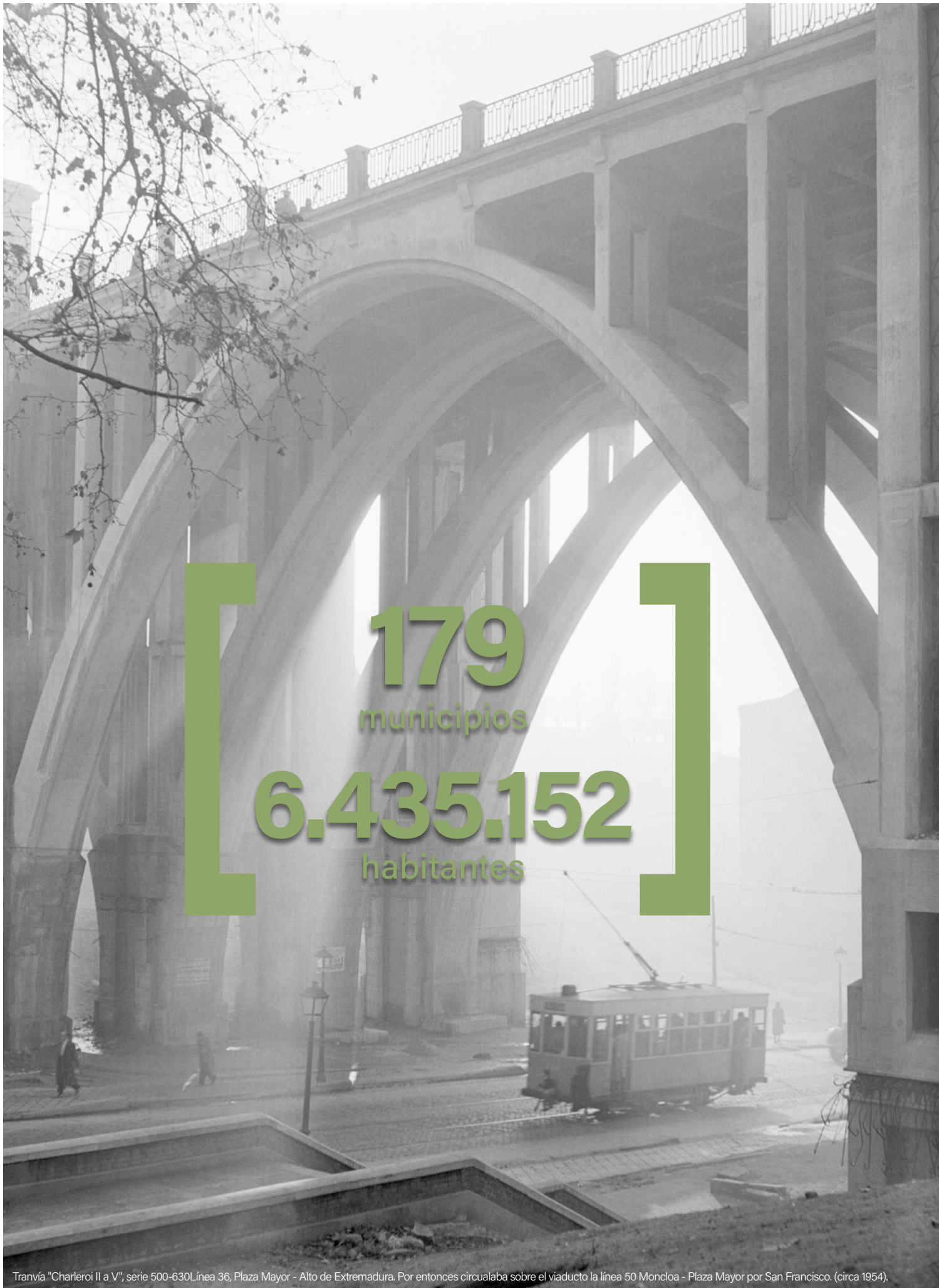
Relaciones con los ciudadanos 76

La información al usuario	78
La nueva app "Mi transporte"	79
El portal de transparencia	80
Planos de transporte	80
Los Puntos de Información al Viajero (PIV)	81
La atención al público	82
Las oficinas de gestión	82
La atención telefónica	84
Las reclamaciones	84
La responsabilidad social corporativa	85
El Club de Amigos	86
La campaña "Ventex20"	86
Las exposiciones	88



Relaciones institucionales 90

Presencia internacional	92
III Premios a la Promoción del Transporte Público y la Movilidad Sostenible	94



179
municipios

6.435.152
habitantes

Tranvía "Charleroi II a V", serie 500-630Línea 36, Plaza Mayor - Alto de Extremadura. Por entonces circularaba sobre el viaducto la línea 50 Moncloa - Plaza Mayor por San Francisco. (circa 1954).

1. EL CRTM

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) es la Autoridad de Transporte Público de la Comunidad de Madrid. Fue creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de la Asamblea de Madrid, como Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid, y aglutina las competencias de esta y de la totalidad de los ayuntamientos de la región en materia de transporte público regular de viajeros, asumiendo la gestión integrada del sistema de transporte público en dicho territorio.

Sus funciones y objetivos prioritarios se sintetizan en:

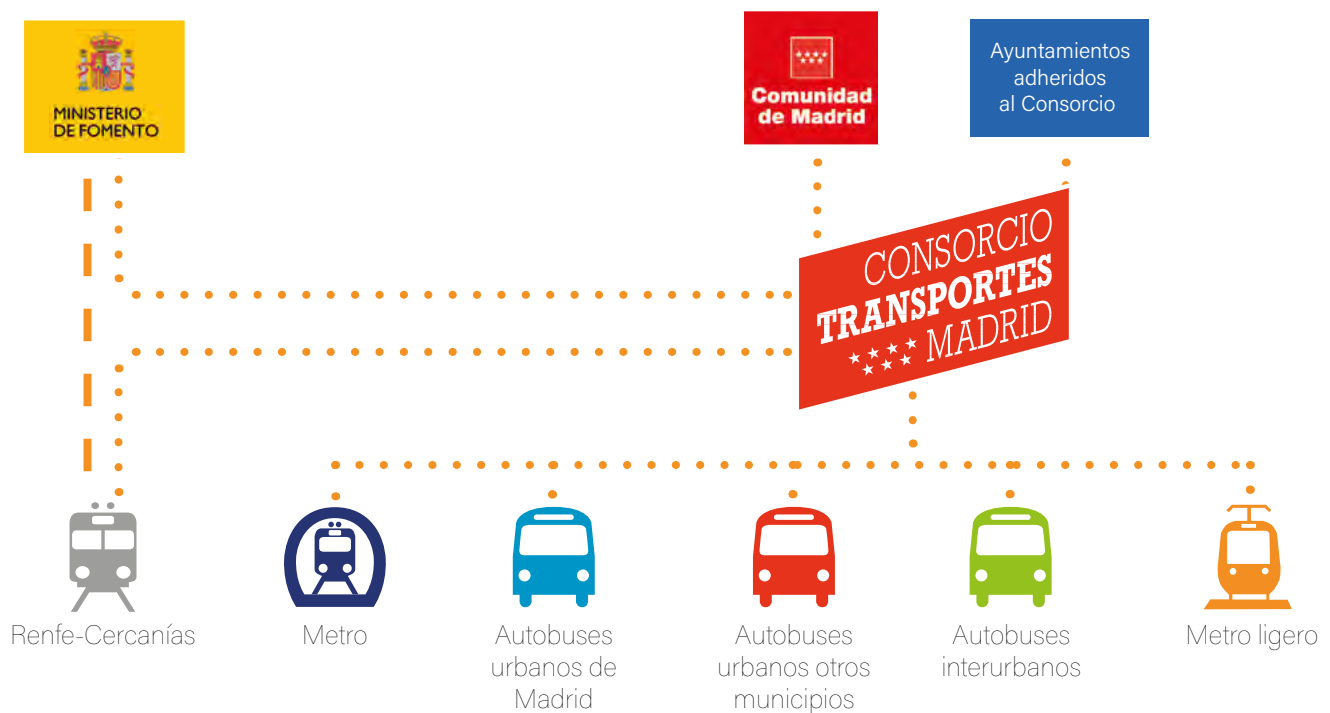
- Planificación de las infraestructuras de transporte público.
- Planificación de los servicios y coordinación de los programas de explotación de todos los modos de transporte público.
- Definición de un sistema tarifario integrado para el conjunto del sistema.
- Establecimiento de un marco estable de financiación.
- Control y seguimiento de la gestión económica de los operadores.
- Creación de una imagen global del sistema, unificando las relaciones externas con los usuarios.



1.1. La institución

El CRTM constituye una agrupación de administraciones públicas que ceden sus competencias para una administración colegiada de las mismas. Por tanto, las empresas operadoras del transporte no se integran directamente en el Consorcio, sino que dependen de este por la adhesión de la Administración titular del servicio prestado por ellas.

La empresa Renfe Viajeros, cuya titularidad ostenta el Ministerio de Fomento, no es competencia del Consorcio, si bien la Administración del Estado, que contribuye a la financiación del sistema, está representada en el Consejo de Administración del Organismo.



El Consorcio está dirigido por un Consejo de Administración que ejerce sus funciones directamente o a través de una Comisión Delegada. La composición de estos órganos a 31 de diciembre de 2015 era la siguiente:

1.1.1. Consejo de Administración

Presidente	Pedro Manuel Rollán Ojeda	
Vocales	Jesús Valverde Bocanegra Pablo Rodríguez Sardinero Elena Collado Martínez José Trigueros Rodrigo Jesús Mora de la Cruz Miguel Ángel García Martín	Comunidad de Madrid
Vicepresidenta	Inés Sabanés Nadal	
Vocales	Carlos Sánchez Mato José Manuel Calvo del Olmo	Ayuntamiento de Madrid
Vocales	José Luis Fernández-Quejo del Pozo Daniel Ortiz Espejo Francisco José Recover Lorente	Ayuntamientos adheridos
Vocales	Joaquín del Moral Salcedo Luis Martínez-Sicluna Sepúlveda	Administración del Estado
Vocales	David Jabato García-Valenciano Antonio Oviedo García	CC.OO. U.G.T.
Vocales	Fco Javier Carbajo de la Fuente Juan Carlos Herranz Arranz	Asociaciones empresariales
Vocal	Gustavo Samayoa Estrada	Asociación Consumidores
Secretario no consejero	José María Ortega Antón	
Director Gerente no consejero	Juan Ignacio Merino de Mesa	

1.1.2. Comisión Delegada

Presidente	Pedro Manuel Rollán Ojeda
Vocales	Jesús Valverde Bocanegra Miguel Ángel García Martín Inés Sabanés Nadal Carlos Sánchez Mato José Manuel Calvo del Olmo
Secretario	José María Ortega Antón

1.1.3. Marco operativo

El marco operativo del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid se sintetiza en el siguiente esquema:

Transporte de viajeros por carretera



Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT).

Empresa pública del Ayuntamiento de Madrid que presta servicio urbano en la ciudad de Madrid



Operadores de servicio de transporte urbano en otros municipios.

6 concesiones de transporte urbano prestan servicio en 6 municipios, y una empresa municipal en el término de Fuenlabrada. Además 28 municipios disponen de servicios urbanos al amparo de concesiones de transporte urbano.



Operadores de servicio de transporte interurbano.

27 empresas operadoras explotan 30 concesiones de transporte interurbano que prestan servicio en todos los municipios de la región.

Transporte de viajeros por ferrocarril



Metro de Madrid.

Empresa pública de la Comunidad de Madrid, que opera en 9 municipios.



Renfe Viajeros.

Empresa pública dependiente de la Administración General del Estado, que explota la red de Cercanías de Madrid.



Operadores privados de metro.

2 concesiones de obra pública para las prolongaciones de la línea 8 (Barajas – Aeropuerto T4), y de la línea 9 (Puerta de Arganda – Arganda del Rey), operadas por Metro Barajas S.C. y TFM respectivamente.



Operadores privados de metro ligero y tranvía.

3 concesiones de obra pública para las líneas de metro ligero ML1 (Metros Ligeros de Madrid), ML2 ML3 (Metro Ligero Oeste) y ML4 (Tranvía de Parla).

Intercambiadores de transporte

5 concesiones de obra pública, explotación y mantenimiento de los intercambiadores de transporte de Madrid:

- Avenida de América
- Plaza de Castilla
- Plaza Elíptica
- Moncloa
- Príncipe Pío



1.2. La financiación

Las necesidades económicas del sistema de transportes consisten en la retribución por el CRTM a los operadores por los servicios prestados, y se financian a través de las aportaciones públicas procedentes de los diferentes niveles de la Administración y de las contribuciones de los usuarios.

La diferencia entre las necesidades económicas contraídas y los ingresos recaudados por la venta de títulos es cubierta mediante las aportaciones públicas de las diferentes administraciones, constituyendo la denominada subvención tarifaria del sistema.

Las retribuciones de Metro de Madrid y Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), se rigen mediante sendos convenios anuales, basados en la aprobación de una tarifa de equilibrio por viajero en el caso de Metro y en un acuerdo de producción en EMT, incluyendo en ambos casos el compromiso de unos objetivos de calidad del servicio.

Las relaciones económicas con los diferentes operadores privados de transporte por carretera se establecen en los contratos administrativos de gestión de servicios públicos, según lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, posteriormente convalidados al amparo de la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera, de la Asamblea de Madrid.

El CRTM retribuye a los concesionarios de metros ligeros y del tramo de la línea 8, Barajas-T4, en función del nivel real de demanda de viajeros, mediante la tarifa técnica ofertada, mientras que el déficit entre la tarifa de equilibrio y las

recaudaciones del Tranvía de Parla es sufragado a partes iguales entre el CRTM y el Ayuntamiento de Parla, análogamente a lo establecido con la Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada.

Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM), concesionario del tramo de la línea 9 de Metro, entre Puerta de Arganda y Arganda del Rey, es compensada por los viajeros que utilizan el Abono Transportes según la tarifa establecida en el contrato, recibiendo una aportación complementaria por viajero transportado hasta cumplir una cantidad de demanda determinada.

Los intercambiadores se financian con la aplicación de la tarifa consignada en los contratos de concesión, actualizada en la forma que se recoge en los mismos.

Con Renfe, el CRTM mantiene un convenio que regula la utilización de los títulos multimodales – abonos de transporte- y las compensaciones que de ello se derivan.

Las contribuciones de los usuarios se concretan en la recaudación por la venta de los diferentes títulos de transporte.

La Comunidad de Madrid, la Administración General del Estado (AGE), y el Ayuntamiento de Madrid son los principales socios de la financiación del sistema. También contribuyen, aunque de forma sustancialmente menor, los Ayuntamientos de la Comunidad con servicio urbano de transporte, así como las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y Castilla y León en virtud de los respectivos convenios de financiación para el transporte de viajeros entre las zonas limítrofes.



La Administración General del Estado contribuye con una subvención nominativa, que se aplica al conjunto de las necesidades de financiación del sistema.

Deducida esta subvención, la contribución del resto de las administraciones se distribuye como sigue:

- El Ayuntamiento de Madrid contribuye con la financiación del 55% del déficit de explotación de la EMT de Madrid, de acuerdo con el Convenio Regulador de las condiciones de adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM para el periodo 2013/2015. Asimismo contribuye con la financiación del 50% de las necesidades de las Concesiones por Carretera y de Renfe de la Zona A, el 10% de la financiación en Intercambiadores, el 17% de la financiación de los gastos de funcionamiento del Consorcio y el 25% de las Operaciones Comerciales.
- La Comunidad de Madrid asume la totalidad de las necesidades de Metro de Madrid y de los servicios prestados en las zonas B y C (conjunto de la CAM, salvo el municipio de Madrid).
- La mitad de los déficits de explotación de los servicios urbanos de los municipios de las zonas B y C son cubiertos por los respectivos ayuntamientos.
- Las necesidades derivadas de la utilización de los abonos exteriores (zonas E1 y E2 de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha) y de los títulos combinados con determinados servicios entre Madrid y las provincias de Ávila y Segovia, son satisfechas por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la Junta de Castilla y León respectivamente, junto con la Comunidad de Madrid, en virtud de sendos acuerdos de colaboración.



1.2.1. Presupuesto de 2015 y resultado económico

La naturaleza mercantil del CRTM obliga a la gestión de dos tipos de presupuestos:

- Un presupuesto de carácter estimativo, que recoge la actividad comercial y que está integrado, por el lado de los ingresos, por los derivados de la recaudación de las tarifas, y por el lado de los gastos por el reintegro de dichos ingresos a los operadores del transporte, así como los gastos de distribución y comercialización de los diferentes títulos.
- Un presupuesto de carácter administrativo que está integrado por los ingresos relativos a las tasas y demás ingresos de derecho público, así como por las aportaciones de los socios correspondientes a la subvención tarifaria. Por lo que se refiere a los gastos, este presupuesto recoge los créditos necesarios para la financiación del personal del propio organismo, los gastos de bienes corrientes y servicios del mismo y sus inversiones, así como el reintegro a los operadores de la subvención tarifaria.

**Ingresos CRTM
1.973 M€**

**Gastos CRTM
1.935 M€**

En 2015 el importe total de los ingresos liquidados de ambos presupuestos ascendió a 1.972,6 millones de euros y por lo que afecta a los gastos el importe a 31 de diciembre supuso un total de 1.935,4 millones de euros. A estos ingresos habría que añadir los ingresos propios de los operadores, lo que supondría un total de ingresos tarifarios para 2015 de 964,5 millones de euros. La diferencia entre ingresos -derechos reconocidos- y gastos -obligaciones reconocidas- sitúa el resultado presupuestario del ejercicio en un superávit de 37,2 millones de euros, de acuerdo con las cifras que se muestran a continuación.

Liquidación presupuesto CRTM 2015

Presupuesto Limitativo y Estimativo / Euros

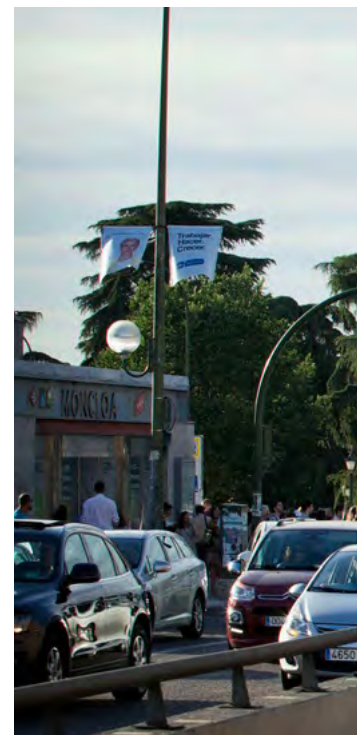
INGRESOS	Derechos Reconocidos 2015
Cap. III.- Tasas y otros Ingresos	931.592,28
Cap. IV.- Transferencias Corrientes	1.088.888.427,89
Cap. V.- Ingresos Patrimoniales	28.872,93
Cap. VII.- Transferencias de Capital	1.165.985,00
Cap. VIII.- Activos Financieros	12.485,85
TOTAL INGRESOS LIMITATIVOS	1.091.027.363,95
Ingresos por recaudación	881.554.808,68
TOTAL INGRESOS ESTIMATIVOS	881.554.808,68
TOTAL INGRESOS	1.972.582.172,63

GASTOS	Obligaciones Reconocidas 2015
Cap. I.- Gastos Personal	6.528.407,63
Cap. II.- Gastos Corrientes Bienes y Servicios	5.229.468,80
Cap. IV.- Transferencias Corrientes	1.007.855.451,28
Cap. VI.- Inversiones Reales	688.288,53
Cap. VII.- Transferencias de Capital	0,00
Cap. VIII.- Activos Financieros	0,00
TOTAL GASTOS LIMITATIVOS	1.020.301.616,24
Materias primas funcionamiento servicios	1.206.645,16
Otros trabajos con el exterior	34.648.180,91
Reintegro recaudación	879.238.554,86
TOTAL GASTOS ESTIMATIVOS	915.093.380,93
TOTAL GASTOS	1.935.394.997,17

Derechos - Obligaciones
Reconocidas 2015

I.- RESULTADO PRESUPUESTO LIMITATIVO	70.725.747,71
II.- RESULTADO PRESUPUESTO ESTIMATIVO	-33.538.572,25
RESULTADO DEL EJERCICIO (I+II)	37.187.175,46

Este resultado presupuestario considera los ingresos y gastos con independencia del ejercicio real en que se devengan. La periodificación de los mismos da lugar al resultado económico propio del ejercicio, que para 2015 es igual al resultado presupuestario.



Resultado económico

Los flujos económicos de origen y aplicación de fondos de 2015 se aprecian en el siguiente esquema que recoge la totalidad de ingresos y gastos:

REAL 2015

I.- INGRESOS	2.055.521.022,76 €
*.- Aportaciones al CRTM	1.089.738.320,54 €
*.- Ingresos tarifarios	964.493.658,81 €
*.- Ingresos propios CRTM	1.289.043,41 €
II.-GASTOS	2.018.333.847,30 €
*.- Funcionamiento interno CRTM	45.857.879,43 €
*.- Compensación Tarifaria operadores transporte	1.898.110.277,78 €
*.- Concesiones Administrativas	74.238.832,31 €
*.- Otros gastos corrientes y de capital	126.857,78 €
III.- DIFERENCIA (I-II)	37.187.175,46 €



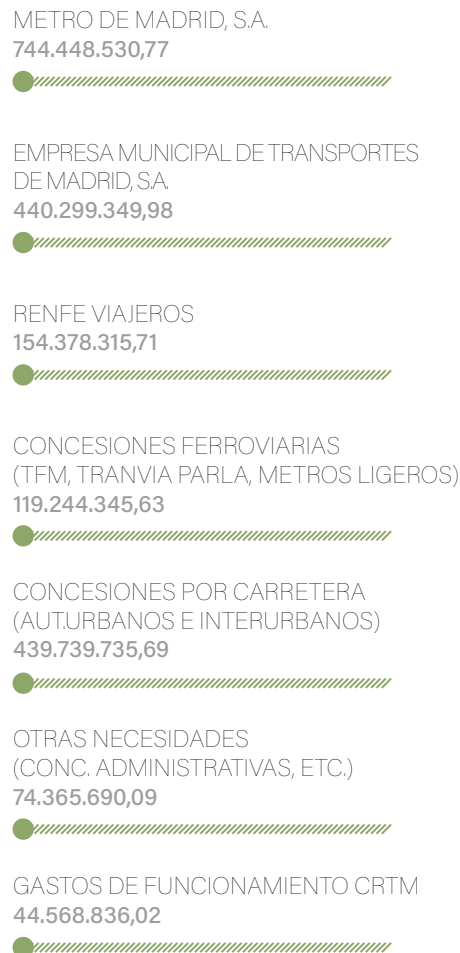
ESQUEMA DE FINANCIACIÓN DE LAS APORTACIONES DEL CRTM A LAS NECESIDADES DEL SISTEMA DE TRANSPORTES. EJERCICIO 2015

Resultado Económico / Euros

ORIGEN DE FONDOS



APLICACIÓN DE FONDOS / NECESIDADES REALES



TOTAL ORIGEN FONDOS
2.054.231.979,35

RESULTADO ECONÓMICO DEL EJERCICIO 2015
37187175,46

TOTAL APLICACIÓN DE FONDOS
2.017.044.803,89



*Estos valores se obtienen sin incluir los viajes de los títulos propios de Renfe-Cercanías (billete sencillo, 10 viajes y otros) por no afectar al presupuesto del CRTM.
1. Los ingresos tarifarios por ventas fueron de 966.988.904,36 € de los que se han aplicado a financiar necesidades 964.493.658,81€.



1.2.2. Balance

Por último se publica como anexo el balance de situación y la cuenta del resultado económico patrimonial a 31 de diciembre de 2015.

Balance de situación a 31 de diciembre de 2015

Presupuesto Limitativo y Estimativo / Euros	
ACTIVO	245.028.462,00 €
A. ACTIVO NO CORRIENTE	26.542.365,10 €
I. Inmovilizado intangible	25.231.191,38 €
Inversión en investigación	- €
Propiedad industrial e intelectual	1.420,05 €
Aplicaciones informáticas	909.935,68 €
Inversiones activos en régimen arrendamiento	20.000,00 €
Otro inmovilizado intangible	24.299.835,65 €
II. Inmovilizado material	1.310.937,21 €
Otro inmovilizado material	1.310.937,21 €
V. Inversiones financieras a largo plazo	236,51 €
Otras inversiones financieras	236,51 €
B. ACTIVO CORRIENTE	218.486.096,90 €
III. Deudores y otras cuentas a cobrar	180.250.343,00 €
Deudores por operaciones de gestión	-47.260.310,55 €
Otras cuentas a cobrar	6.863.002,25 €
Administraciones públicas	220.647.651,30 €
V. Inversiones financieras a corto plazo	9.043,65 €
Créditos y valores representativos de deuda	9.043,65 €
VII. Efectivo y otros activos líquidos	38.226.710,25 €
Tesorería	38.226.710,25 €
PATRIMONIO NETO Y PASIVO	245.028.462,00 €
A. PATRIMONIO NETO	77.903.380,78 €
II. Patrimonio generado	77.903.380,78 €
Resultado de ejercicios anteriores	149.373.966,70 €
Resultados del ejercicio	-71.470.585,92 €
B. PASIVO NO CORRIENTE	77.425,15 €
II. Deudas a largo plazo	77.425,15 €
Otras deudas	77.425,15 €
C. PASIVO CORRIENTE	167.047.656,07 €
II. Deudas a corto plazo	138.844,93 €
Otras deudas	138.844,93 €
IV. Acreedores y otras cuentas a pagar	166.908.811,14 €
Acreedores por operaciones de presupuesto corriente	74.239.803,95 €
Otras cuentas a pagar	92.091.579,81 €
Administraciones públicas	577.427,38 €

Cuenta del resultado económico patrimonial a 31 de diciembre de 2015

Presupuesto Limitativo y Estimativo / Euros	
A. TOTAL INGRESOS DE GESTIÓN ORDINARIA	1.972.161.949,38
a. Transferencias y subvenciones recibidas	1.090.054.412,89
Del ejercicio	1.090.054.412,89
Subvenciones recibidas para financiar gastos del ejercicio	316.092,35
Transferencias	1.089.738.320,54
b. Ventas netas y prestaciones de servicios	881.554.808,18
Ventas netas	881.554.808,18
c. Otros ingresos de gestión ordinaria	552.728,31
B. TOTAL GASTOS DE GESTIÓN ORDINARIA	1.941.219.765,69
a. Gastos de personal	6.528.407,63
Sueldos, salarios y asimilados	5.046.308,06
Cargas sociales	1.482.099,57
b. Transferencias y subvenciones concedidas	1.010.284.692,31
c. Aprovisionamientos	910.153.438,72
Consumo de mercaderías y otros aprovisionamientos	910.153.438,72
d. Otros gastos de gestión ordinaria	10.299.717,61
Suministros y servicios exteriores	10.299.717,61
e. Amortización del inmovilizado	3.953.509,42
I. Resultado gestión ordinaria (A-B)	30.942.183,69
c. Ingresos financieros	407.736,90
d. Gastos financieros	102.820.506,51
II. Resultados operaciones financieras	-102.412.769,61
III. Resultado del ejercicio (I-II)	-71.470.585,92



586,5
millones de
coches-km



En la estación de Lago se encuentran detenidos dos trenes de la serie 300 contruidos para el Suburbano en 1959. El andén central no existe en la actualidad. (circa1970)

2. La oferta de servicios

El sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid se configura como un conjunto de elementos integrados formado por operadores, infraestructuras y sistemas inteligentes de transporte, con un sistema tarifario común, sobre el que el CRTM ejerce sus funciones de planificación y gestión de los servicios de transporte.

Durante el año 2015, la producción de servicios para el conjunto de los modos de transporte se situó en 326,7 millones de coches-km ferroviarios y 259,8 millones de coches-km por carretera, sobre una red de más de 11.000 km que atiende a todos los municipios de la región.



2.1. La oferta

La tabla siguiente define y sintetiza las principales características del servicio ofertado en 2015 según los tipos de operadores urbanos, ferroviarios y por carretera que configuran el conjunto del sistema de transporte gestionado por el CRTM.





Operadores de
Transporte

Metro de
Madrid



Autobús
urbano
de Madrid
(EMT)



Concesiones
por
carretera



Metros
ligeros
y otras
concesiones
ferroviarias



Renfe-
Cercanías

Operadores de Transporte	Metro de Madrid	Autobús urbano de Madrid (EMT)	Concesiones por carretera	Metros ligeros y otras concesiones ferroviarias	Renfe- Cercanías
Nº de líneas	12+Ramal	204	439	5	9
Longitud-red (km)	269,5	1.533,7	8.447,0	54,8	391,0
Longitud-líneas (km)	269,5	3.622,8	20.843,0	54,8	778,3
Nº de estaciones/ paradas-red	236	4.660	8.083	62	94
Nº de estaciones/ paradas-líneas	286	10.706	20.951	63	169
Nº vehículos (coches/ buses)	2.320	1.908	1.810	241	1.127
Coches-km (millones)	165,3	87,8	172,0	16,1	145,3

(*) Los vehículos de metros ligeros se contabilizan como 185 coches, en total 37 trenes.

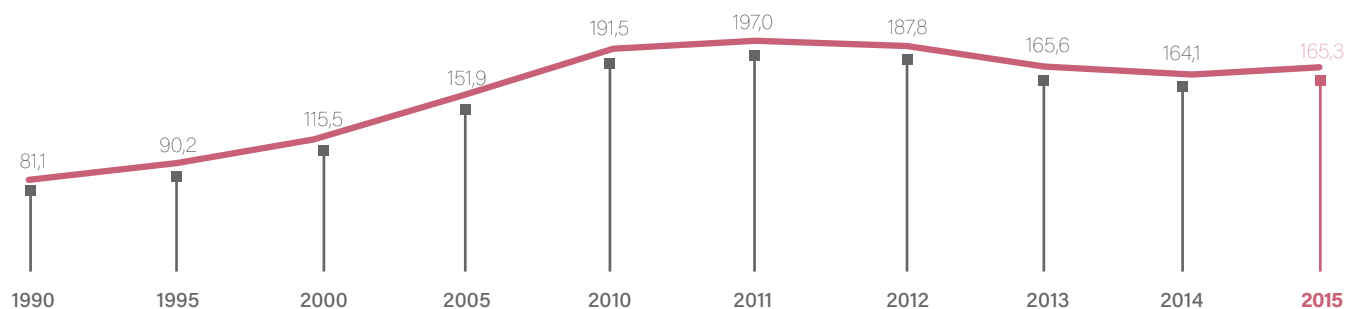
2.1.1. Metro de Madrid

La red de Metro de Madrid está constituida por un total de 12 líneas más el ramal existente entre las estaciones de Ópera y Príncipe Pío, y se desarrolla en una longitud de 269,5 km y en un total de 236 estaciones-red, de las cuales 39 son múltiples (tienen correspondencia entre 2 o más líneas), y 197 son estaciones simples. Si se contabiliza a nivel de línea, la red cuenta con un total de 286 estaciones-línea, incluyendo la nueva estación de Paco de Lucía (línea 9), inaugurada en marzo de 2015.

Considerando el tramo concesionado de línea 9 entre Puerta de Arganda y Arganda del Rey (TFM), se tendría una red de 288,5 km, y un total de 241 estaciones-red y 292 estaciones-línea.

La producción del año 2015 alcanzó los 165,3 millones de coches-kilómetros, un 0,7% más que la realizada en 2014, debido principalmente a las variaciones en la programación de la red de Metro durante la temporada de invierno, con el fin de mejorar el intervalo y la ocupación para diferentes tramos horarios y días de servicio.

■ Evolución anual de la producción (millones de coches-km) |



■ Oferta por línea en hora punta de mañana de día laborable ■

Línea	Trenes	Coches por tren	Velocidad de explotación (Km/h)	Tiempo de recorrido (min) (ida + vuelta)	Intervalo (min)
1	35	6	22,0	119,9	3,4
2	19	4	23,6	68,0	3,6
3	26	6	23,9	69,0	2,7
4	25	4	21,8	79,0	3,2
5	29	6	23,2	116,0	4,0
6 (sentido 1)	20	6	24,3	58,0	2,9
6 (sentido 2)	13	6	26,1	54,0	4,2
7	18	6	27,6	83,0	4,6
Metro Este	6	3	33,1	31,6	5,3
8	11	4	42,8	44,0	4,0
9	22	6	25,6	96,0	4,4
10	33	6	29,2	97,0	2,9
Metro Norte	11	3	38,1	48,0	4,4
11	5	4	29,2	28,2	5,6
12 (sentido 1)	10	3	39,3	62,0	6,2
12 (sentido 2)	10	3	39,3	62,0	6,2
Ramal	2	4	11,6	10,0	5,0

En día laborable, la oferta de hora punta de mañana se compone de 295 trenes en servicio, siendo el intervalo medio de 4,3 minutos y la velocidad media de 28,3 km/h.

El parque móvil en servicio durante 2015 está formado por 2.320 coches y la antigüedad media se sitúa en 15 años.

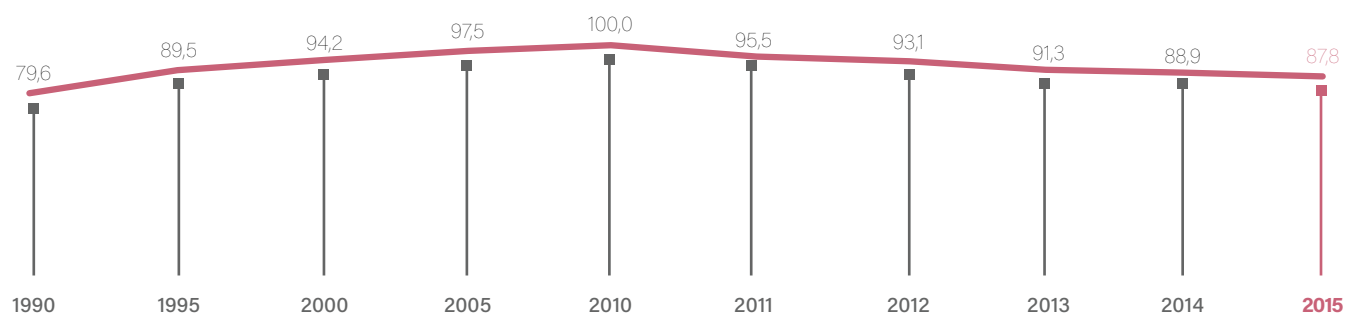
2.1.2. EMT

La red de autobuses urbanos de Madrid, operada por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), está formada por un total de 204 líneas, de las cuales, 177 son líneas diurnas y 26 son líneas nocturnas; estas últimas prestan servicio todos los días del año. La línea Exprés Aeropuerto opera las 24 horas del día.

El total de kilómetros recorridos en 2015 alcanza los 87,8 millones, un 1,3% inferior a la misma magnitud del año 2014. En este sentido, las horas-coche (6,6 millones) y los viajes realizados (10,2 millones) arrojan también un descenso relativo similar.

Las características de la oferta programada varían debido a la heterogeneidad de las líneas que constituyen la red diurna, aunque el grupo mayoritario lo forman las líneas con intervalo medio diario comprendido entre los 8 y los 12 minutos. En la hora punta el 29% de las líneas circulan con frecuencias de paso inferiores a 8 minutos.

■ Evolución anual de la producción (millones de coches-km) ■

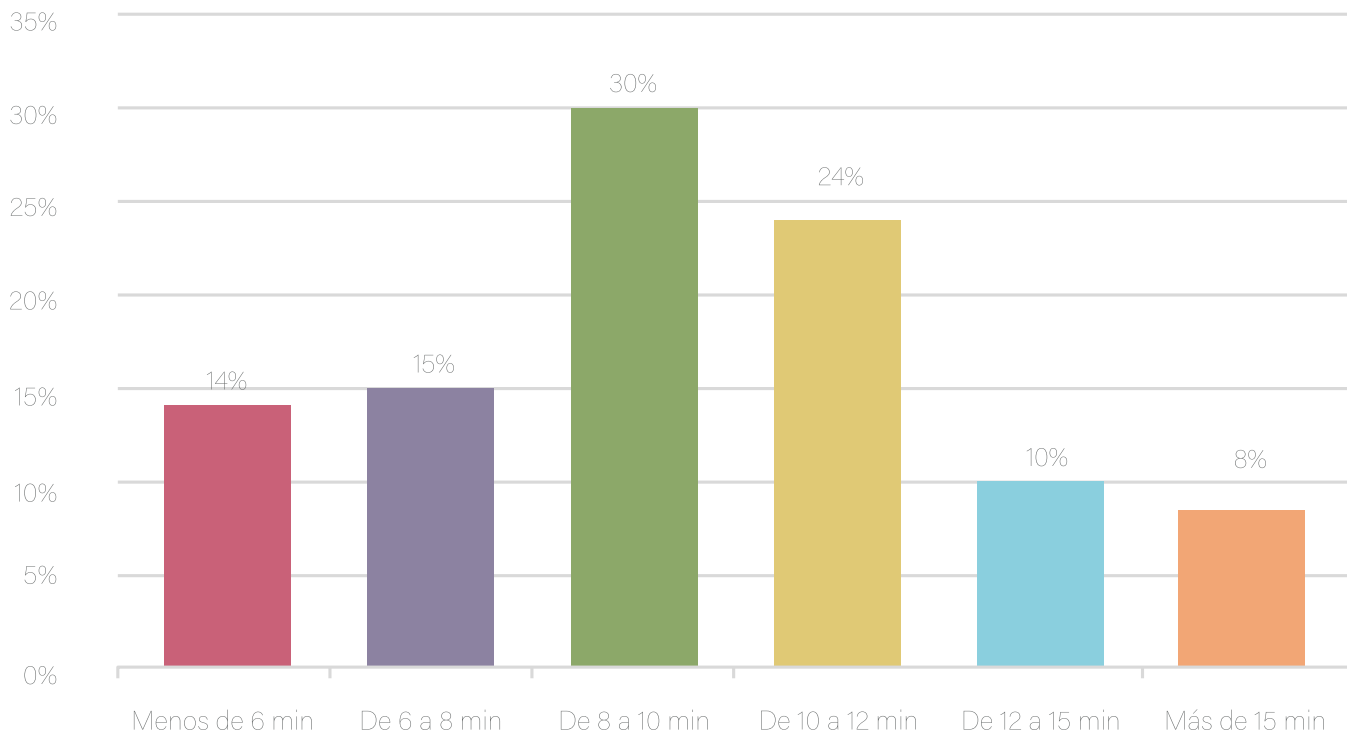


La velocidad media de explotación se sitúa en 2015 en 13,4 km/h, un 0,2% por debajo de la registrada el año anterior debido a la adaptación de los cuadros de servicio a los incrementos de tráfico en la ciudad.

En 2015, el parque móvil de EMT se compone de 1.908 vehículos activos, con una edad media de 8,8 años, de los cuales 768 operan con gas natural, 27 son híbridos, 20 son eléctricos, y los restantes funcionan con biodiesel. Durante este año ha finalizado la instalación de sistemas de tratamiento de gases de escape en los vehículos biodiesel Euro III para reducir sus emisiones a límites inferiores a la norma Euro V. Todos los autobuses disponen de piso bajo y rampa para Personas de Movilidad Reducida (PMR).



■ % Líneas de EMT según intervalo en hora punta ■



2.1.3. Concesiones por carretera

La red de autobuses de las concesiones de transporte por carretera de la Comunidad de Madrid está compuesta, a 31 de diciembre de 2015, por 439 líneas, siendo 298 líneas interurbanas diurnas, 111 líneas urbanas y 30 líneas interurbanas nocturnas.

Durante el año 2015 se han puesto en funcionamiento las siguientes líneas:



Línea urbana 5

Móstoles

"Móstoles (Estación FFCC) –
Parque Coimbra"



Línea urbana 13

Fuenlabrada

"Barrio Naranjo – FFCC
Fuenlabrada Central"

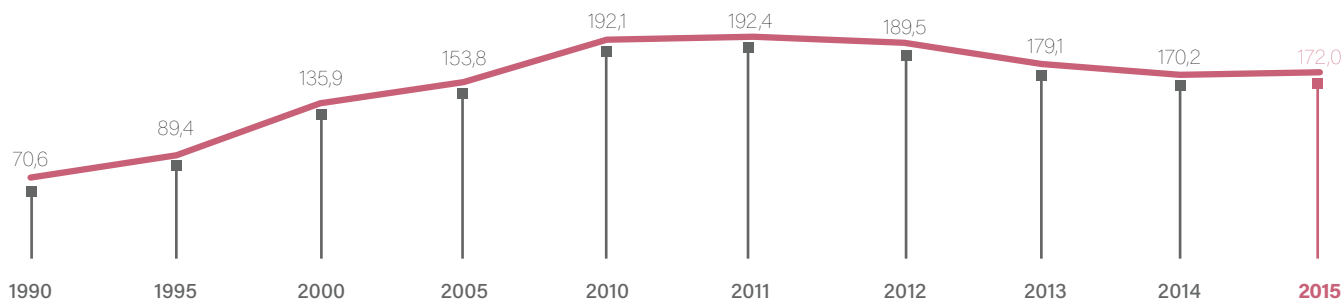


Línea 180A

"Prado Norte – Monte Tesoro"

El conjunto de líneas es explotado por 31 empresas diferentes, al amparo de 36 concesiones administrativas. El servicio urbano en los municipios de las coronas B y C se presta mediante líneas urbanas propias del municipio o mediante la red interurbana de autobuses. En algunos municipios, el servicio urbano se efectúa mediante una combinación de ambas redes. En consecuencia, la oferta real de transporte urbano es muy superior de la que se desprende de las redes urbanas propiamente dichas.

■ Evolución anual de la producción (millones de coches-km) ■



La red específica de líneas urbanas en las coronas B y C alcanza un total de 35 municipios, si bien únicamente en 6 de ellos existe una concesión administrativa de servicio urbano independiente. Además, en el municipio de Fuenlabrada el servicio urbano es prestado directamente por el ayuntamiento, a través de una empresa municipal. La oferta de servicios programados para el conjunto de la red asciende a 27.379 expediciones, en un día laborable de invierno.

La oferta de las diferentes líneas de la red es, lógicamente, heterogénea y responde a las diferentes necesidades existentes en municipios con población y características dispares, como se refleja en el gráfico en el que se muestra el porcentaje de líneas distribuidas según el intervalo en hora punta en día laborable, en minutos.

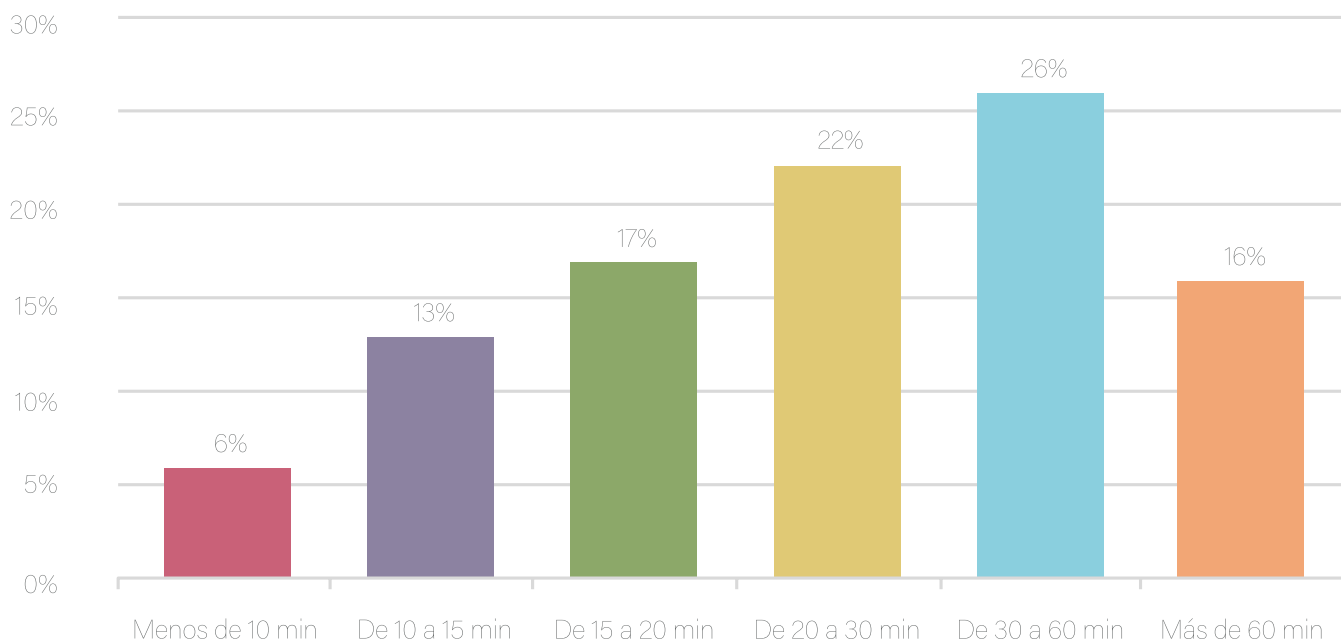
El parque de vehículos de las concesiones de transporte por carretera se compone de 1.810 autobuses. En este año 2015 se han renovado 186 autobuses, situándose la edad media en 4,3 años. Fruto de esta renovación y mejora en la flota, hay disponibles 145 vehículos que funcionan con Gas Natural y 70 vehículos híbridos. Asimismo, el 100% de la flota de autobuses está adaptada para su uso por Personas

de Movilidad Reducida (PMR).

Además el CRTM mantiene, mediante concesión, un Plan de Equipamiento y Señalización de Paradas de Autobuses de Líneas Interurbanas a fin de garantizar el mantenimiento y la dotación adecuada de las paradas. A 31 de diciembre de 2015 hay instaladas 3.166 marquesinas y 4.161 postes en el ámbito de la Comunidad de Madrid. En 2015 se instalaron 42 nuevas marquesinas y fueron reubicadas 56. Igualmente se instalaron 530 postes nuevos y fueron repuestos 85.



■ % Líneas de concesiones por carretera según intervalo en hora punta



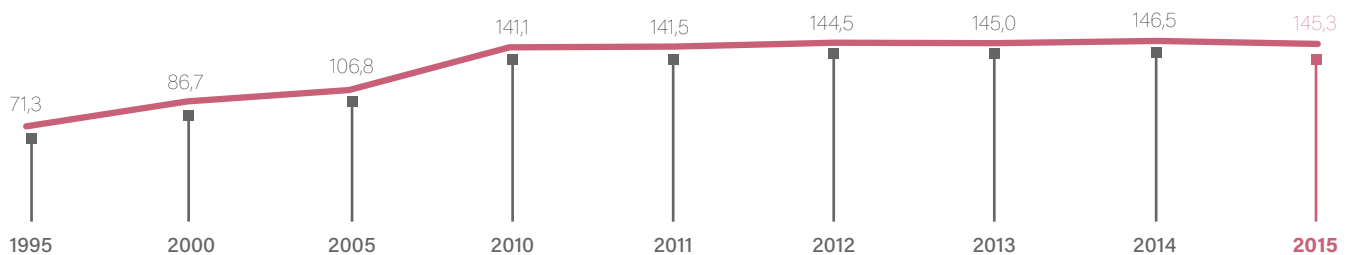
2.1.4. Renfe-Cercanías

Cercanías-Madrid es un servicio ferroviario explotado por Renfe Viajeros sobre infraestructura de ADIF, que conecta la ciudad de Madrid con su área metropolitana y los principales núcleos de población de la región y con la ciudad de Guadalajara.

Durante el año 2015 se han incorporado dos nuevas estaciones: Soto del Henares (C-2 y C-7) y Valdebebas (C-1), de manera que la red de Cercanías de Madrid explota un total de 9 líneas con 94 estaciones-red desarrolladas en 391 km, incluyendo las estaciones de Azuqueca, Cotos y Guadalajara fuera del ámbito territorial de la Comunidad de Madrid.

Del total de estaciones, 36 dan servicio al menos a 2 líneas de Cercanías. Si tenemos en cuenta el total de conexiones a otros modos ferroviarios (metro y metros ligeros), la cifra aumenta a 49.

■ Evolución anual de la producción (millones de coches-km) ■



Oferta por línea en día laborable

Línea	Nº estaciones-línea	Nº circulaciones	Nº circulaciones periodo punta	Coches por tren	Velocidad de explotación punta (Km/h)
C-1	11	74	11	5	34,1
C-2	19	139	34	6 / 10	50,6
C-3	23	115	26	5 / 10	56,2
C-4 (a-b)	18	284	61	10	50,7 – 45,3
C-5	23	301	72	6	46,1
C-7	31	98	25	6 / 10	44,6
C-8	22	46	11	6	50,9
C-9	3	10	2	2 / 4	16,8
C-10	19	83	19	6 / 10	44,3
Total	169	1.150	144		49,5

*periodo punta: de 7:00 a 9:00.

La oferta de transporte programada para los servicios de Cercanías de Madrid en 2015 se eleva a 1.150 circulaciones diarias, resultando una producción anual de 145,3 millones de coches-km.



2.1.5. Metro ligero

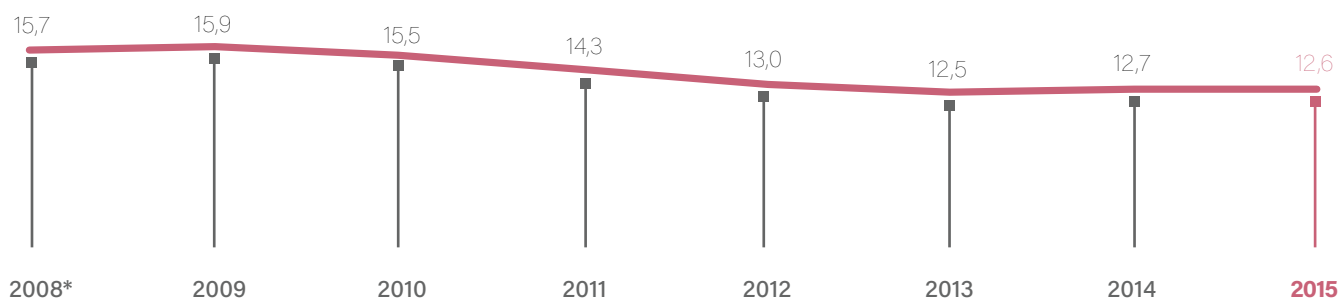
La red de metro ligero se compone de 4 líneas cuya denominación se detalla a continuación:

ML1: Pinar de Chamartín – Las Tablas **ML2:** Colonia Jardín – Estación de Aravaca
ML3: Colonia Jardín – Puerta de Boadilla **ML4:** Tranvía de Parla (línea circular)

La prestación de los servicios de metro ligero corresponde a tres empresas: Metros Ligeros de Madrid (MLM), que explota la línea ML1; Metro Ligero Oeste, que explota las líneas ML2 y ML3; y Tranvía de Parla, que explota la línea ML4.

En conjunto, la producción del año 2015 se sitúa en 12,6 millones de coches-kilómetros.

■ Evolución anual de la producción (millones de coches-km) ■



*El inicio de la explotación de la red de metro ligero tuvo lugar en 2007

En día laborable, la oferta de hora punta de mañana se compone de 37 trenes en servicio, siendo el intervalo medio de 6,6 minutos y la velocidad media de 21,5 km/h.

■ Oferta por línea en hora punta de mañana de día laborable ■

Línea	Trenes	Coches-tren	Velocidad de explotación (Km/h)	Tiempo de recorrido (min) (ida + vuelta)	Intervalo (min)
ML1	7	5	18,6	34,0	5,0
ML2	10	5	23,5	44,0	5,5
ML3	13	5	25,4	64,0	5,5
ML4 (s1)	3	5	20,1	24,8	10,0
ML4 (s2)	4	5	19,6	24,8	7,0



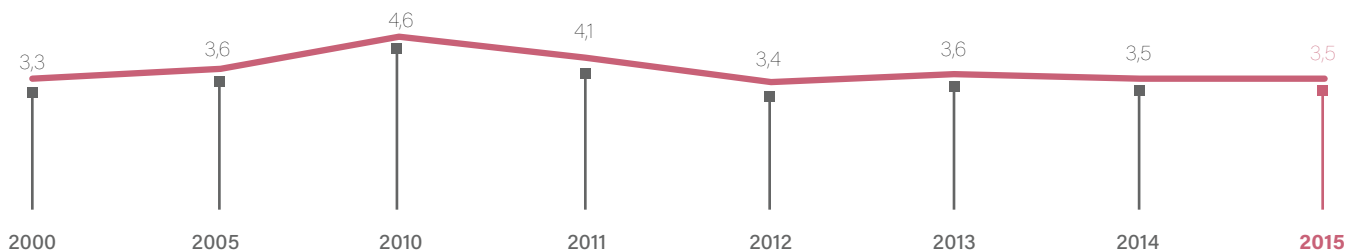
2.1.6. Otras concesiones ferroviarias

Se trata del tramo de la línea 9 comprendido entre las estaciones de Puerta de Arganda y Arganda del Rey. Se desarrolla en una longitud de 19,0 km y 5 estaciones-red, más la estación de Puerta de Arganda de Metro de Madrid.

La producción del año 2015 se sitúa en 3,5 millones de coches-kilómetros.

En día laborable, la oferta de hora punta se compone de 7 trenes en servicio, siendo el intervalo medio de 6,0 minutos y la velocidad media de 54,4 km/h.

■ Evolución anual de la producción (millones de coches-km) ■

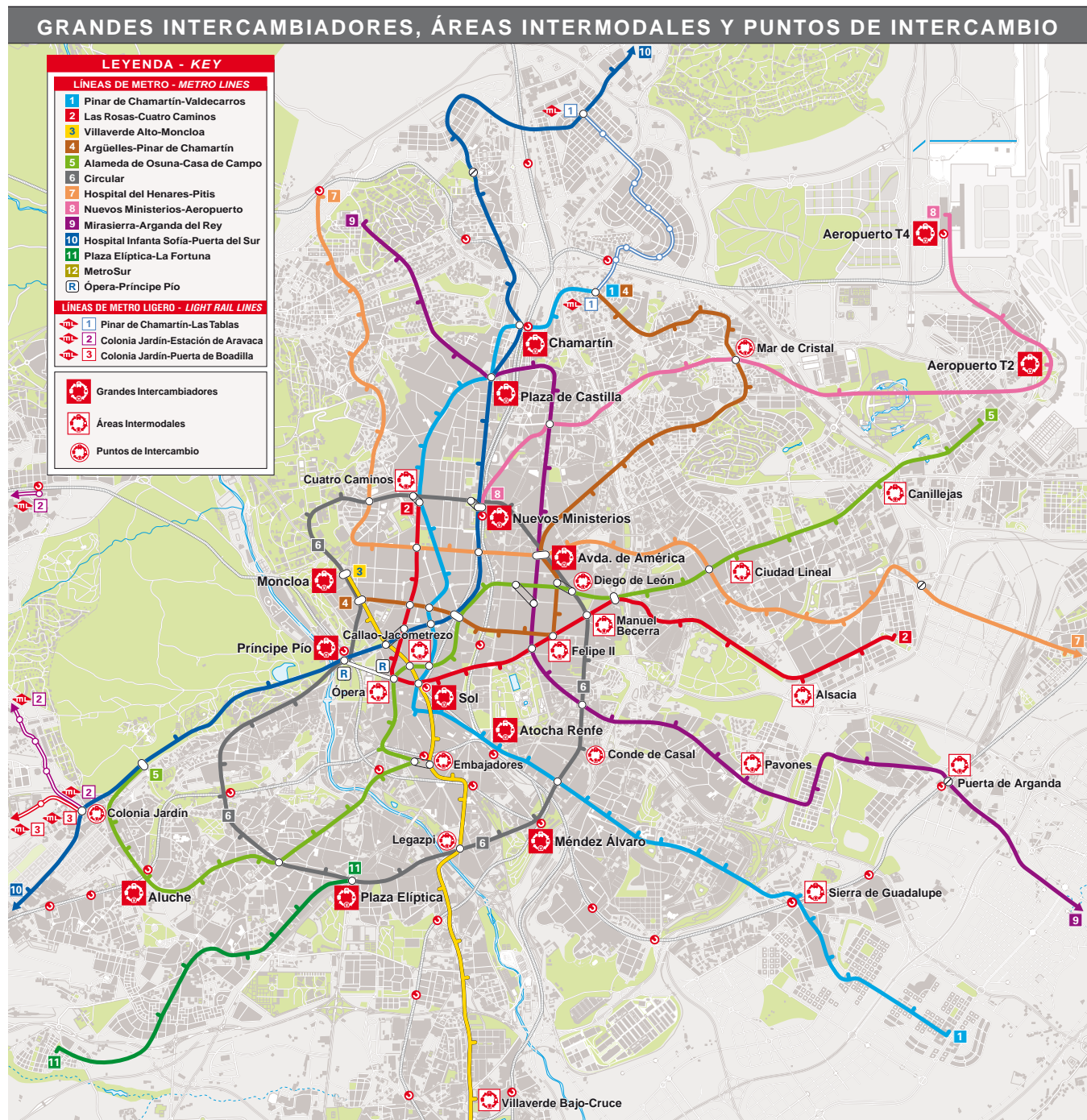


*El inicio de la explotación de la línea 9 tuvo lugar en 1999



2.1.7. Intermodalidad

La interconexión de los distintos modos presentes en el sistema de transporte queda patente en las infraestructuras destinadas a la integración modal. Se trata de instalaciones que permiten la articulación de las distintas redes de transporte, agilizando la movilidad intermodal y facilitando la conexión con los modos de gran capacidad, ya sea metro o ferrocarril, de manera eficiente y con prestaciones añadidas para el viajero.

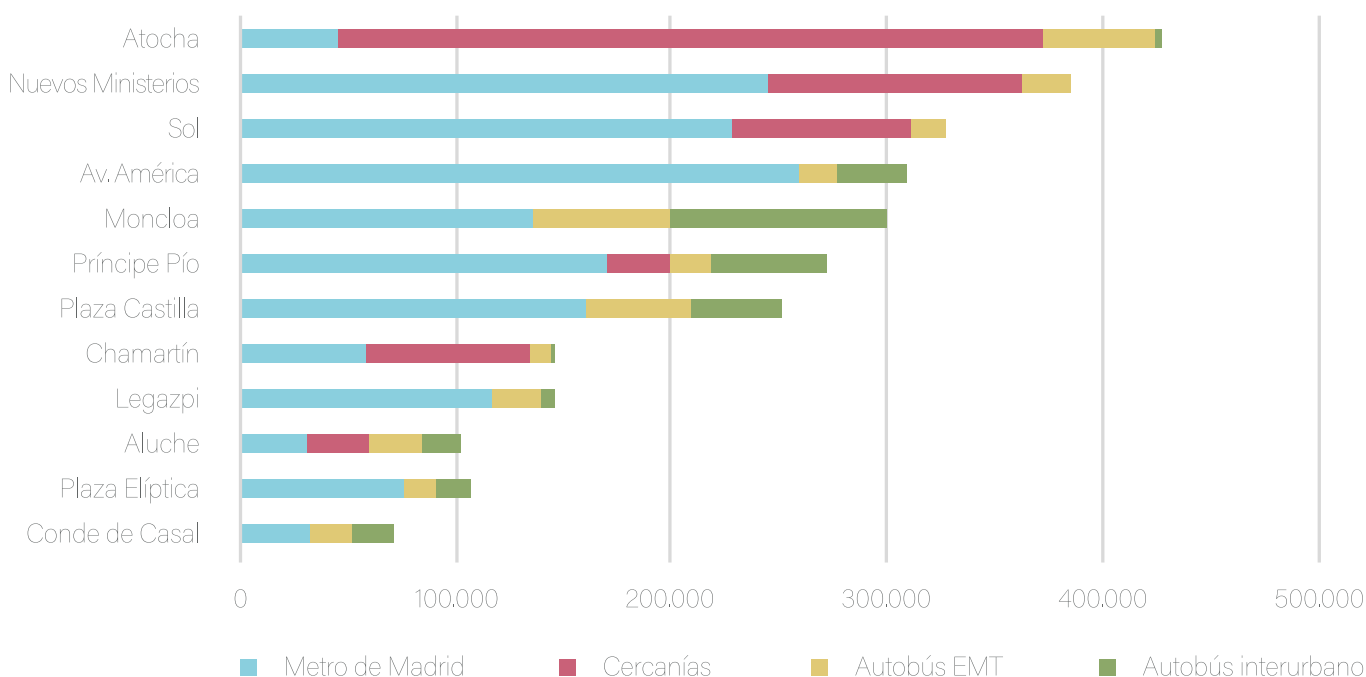


Atendiendo a las características de su infraestructura, los puntos intermodales grandes se clasifican en tres grupos: intercambiadores, áreas intermodales y puntos de intercambio. Los intercambiadores desempeñan un papel fundamental en el acceso y dispersión de los desplazamientos metropolitanos,

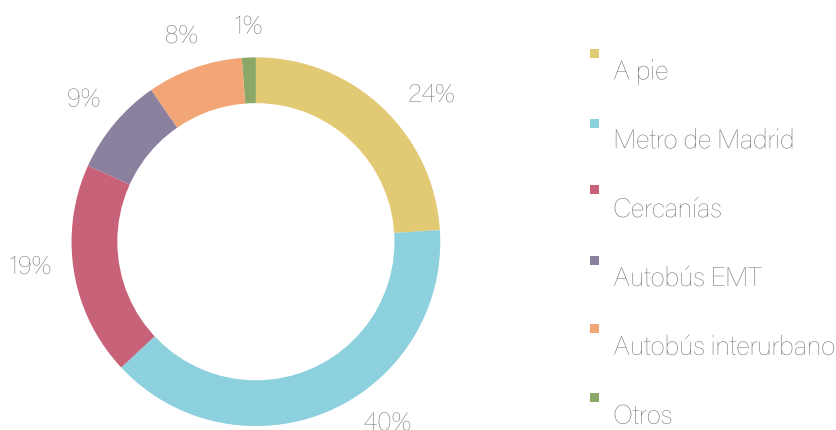
mientras que las áreas intermodales y el resto de puntos de intercambio resuelven trayectos de ámbito urbano. En total, cada día desde estos puntos parten casi 16.000 expediciones de trayecto interurbano y más de 17.000 expediciones de tipo urbano.

Existen hasta doce puntos intermodales principales de rango metropolitano localizados en la ciudad de Madrid. Estos grandes nodos son utilizados diariamente por más de 1,8 millones de viajeros. El 57% de los mismos realizan algún transbordo o correspondencia entre modos de transporte, mientras el 43% restante son viajeros que acceden o dispersan a pie. Prácticamente, 1 de cada 2 viajes realizados en transporte público en toda la región pasa por uno de estos doce nodos.

Número de etapas en transporte público en los principales puntos intermodales



Modo de acceso a los principales puntos intermodales



Oferta de transporte público en los principales puntos intermodales

	Líneas de Metro y metro ligero	Líneas de Cercanías	Líneas de autobús interurbano	Líneas de autobús urbano
Atocha - Renfe	1	8	3	26
Nuevos Ministerios	3	7	-	11
Sol	3	2	-	10
Av. América	4	-	12	11
Moncloa	2	-	47	16
Príncipe Pío	3	3	21	11
Plaza de Castilla	3	-	34	21
Chamartín	2	7	2	2
Legazpi	2	-	9	20
Aluche	1	1	17	9
Plaza Elíptica	2	-	11	9
Conde de Casal	1	-	15	8

*Incluye líneas de autobús con cabecera en el punto intermodal o en el entorno y líneas pasantes.



2.1.8. CITRAM

Durante el año 2015 el Centro de Innovación y Gestión del Transporte público de la Comunidad de Madrid, CITRAM, ha dado los primeros pasos para llegar a un modelo basado en la movilidad al servicio del usuario (MaaS) a través de diversos desarrollos y aplicaciones.



PideTuBus

Nuevo servicio de solicitud de parada



Escanea el código  y **PideTuBus**

o envía un SMS:

Para conocer los próximos servicios:

19347 al **674 324 883**

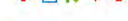
Si quieres que la línea 642 se desvíe y pase por esta parada:

19347-642 al **674 324 883**

Unión Personas



Tu sistema de transporte



Dentro de este nuevo modelo de movilidad al servicio del usuario se han llevado a cabo iniciativas como la creación de un nuevo servicio bajo demanda "PideTuBus" gracias al cual el usuario puede solicitar de forma interactiva el paso de un servicio por una parada, siendo informado en tiempo real sobre el estado de su solicitud y la estimación del tiempo de paso por parada. "PideTuBus" permite explorar los efectos que un transporte más interactivo, inteligente y eficiente puede llegar a suponer para el sistema de transporte en un futuro, tanto en el ajuste de la oferta según la demanda de usuarios, como

en la optimización del servicio ofrecido por los operadores (tiempo de trayecto, distancia recorrida, reducción de emisiones, etc.).

Por otro lado durante 2015, se ha seguido profundizando en la necesidad de dotar de mayor resiliencia al sistema de transporte público creando planes de contingencia ante incidencias excepcionales para los grandes intercambiadores de transportes de la Comunidad de Madrid. La creación de estos planes ha supuesto un gran trabajo de coordinación entre todos los agentes implicados para la planificación de una reordenación del sistema del transporte público y la creación de alternativas de transporte para los usuarios en el caso de cierre de los intercambiadores. A finales de 2015 se dispone de un documento consensuado entre el CRTM y los operadores de transporte y en fase de análisis por parte de los servicios de protección civil de la Comunidad de Madrid.



2.1.9. La calidad del servicio

En el año 2015 el CRTM ha proseguido con su plan de mejora de las actuaciones de seguimiento de la calidad del servicio en la red de operadores de transporte en diferentes ámbitos. En primer lugar, el plan se ha traducido en una intensificación de la inspección a los operadores de transporte que ha supuesto la realización de más de 5.000 inspecciones en la red de transportes.

Asimismo, se ha avanzado en la monitorización del sistema de transporte a través de la percepción de los usuarios ampliando el número de servicios evaluados. Así, este último año se ha completado la medición de la red de transporte por carretera urbana e interurbana de la Comunidad de Madrid. Además de estos trabajos y dado que el proceso de implantación de la tarjeta sin contacto finalizó en 2014, en el año 2015 se ha testado tanto su aceptación entre nuevos y antiguos usuarios del Abono Transporte, como la adecuación de los servicios prestados por las oficinas de gestión para las incidencias de la Tarjeta Transporte Público.

Además el CRTM está desarrollando un Plan de Calidad para todo el Sistema de Transporte Público de Viajeros de la Comunidad de Madrid, para homogeneizar la calidad de servicio suministrada por los distintos operadores del sistema, estableciendo prioridades entre las actividades de mejora e implicando activamente a los operadores.



2.2. El sistema tarifario

El sistema tarifario del transporte público de la Comunidad de Madrid se define como un sistema zonal, en el que el precio del viaje se determina en función de las zonas recorridas, y en el que existen tres tipos de títulos de transporte dirigidos a otras tantas categorías generales de viajeros.

Según establece la Ley de Creación del Consorcio, los títulos que se utilizan en más de un operador pertenecen al CRTM, quien es responsable de su emisión y comercialización.

Todos los modos y operadores se encuentran incluidos dentro de este marco, constituyendo finalmente un sistema con un elevado grado de integración.

Con respecto a la tecnología, en 2015 prácticamente todos los títulos personales se utilizan sobre la Tarjeta Transporte Público, con microprocesador sin contacto, mientras que el resto de títulos con carácter general mantienen el soporte magnético.

En el año 2015, por otra parte, se han tomado una serie de decisiones en materia tarifaria que han tenido una importante repercusión en el sistema: la creación de la Tarjeta Transporte Público Infantil, la modificación del abono joven y la implantación de un abono para desempleados que reúnan determinados requisitos.

2.2.1. La zonificación

La Comunidad de Madrid está dividida en seis zonas tarifarias:

- Una zona central (A), casi coincidente con el municipio de Madrid. Tres zonas metropolitanas (B1, B2 y B3), con 8, 14 y 27 municipios respectivamente.
- Dos zonas (C1 y C2) hasta completar el límite administrativo de la Comunidad, que contienen una población diseminada en los 129 municipios restantes.
- Adicionalmente, se han definido dos zonas exteriores (E1 y E2), incluidas en la comunidad limítrofe de Castilla-La Mancha, hasta una distancia desde la capital de 59 y 85 kilómetros respectivamente.

2.2.2. Tipos de títulos

Existen tres grandes tipos de títulos de transporte público:

- Un **billete sencillo**, propio para cada operador, dirigido al usuario ocasional y de adquisición en el momento de su utilización. En el caso de Metro de Madrid y las concesiones de metro y metro ligero conectadas al mismo, existe un billete sencillo combinado válido para el conjunto de dichos servicios.



- Un **billete de diez viajes**, orientado a usuarios de utilización intermedia y de venta anticipada. En la zona A existen dos tipos de billetes de este tipo: uno multimodal (Metrobús), válido para su utilización indistinta en Metro, EMT y ML1, además de la concesión de la empresa Prisei, interior al término municipal de Madrid; y otro, billete de diez viajes con transbordo, de validez exclusiva en la EMT, que permite cambiar de línea en el plazo de una hora desde la primera validación. Por último, el billete de diez viajes multioperador (bonobuses unificados) para todos los operadores de transporte urbano e interurbano por carretera. Asimismo, y por analogía con el billete sencillo combinado para los servicios conectados de metro y metros ligeros, existe un billete de diez viajes combinado. Todos son billetes con tecnología magnética y formato Edmonson, excepto el de 10 viajes EMT+EMT, que es sin contacto y desechable.



Un título personal, multimodal y de utilización ilimitada en el periodo y zona de validez, denominado **Abono Transporte**, destinado a los usuarios habituales e igualmente de venta anticipada. A partir de la introducción de la tecnología sin contacto, el plazo de validez del abono ha pasado del mes natural a 30 días a partir de la primera utilización. Los abonos presentan precios diferentes atendiendo a la edad del usuario, estableciendo tres categorías de usuarios: joven (inicialmente hasta 23 años y a partir de octubre hasta los 26); normal (entre 26 y 64 años), y tercera edad (de 65 años en adelante).

Son excepciones funcionales a este marco tarifario general los tramos exteriores a la red de metro, que junto con las líneas de Metro Liger Oeste configuran un área de tarifa única. Por otra parte, la utilización de las estaciones que dan servicio a las terminales del aeropuerto se grava con el pago de un billete suplementario, quedando exentos del mismo los usuarios de cualquier modalidad del Abono Transporte y billetes turísticos. Finalmente, la línea de EMT Expres Aeropuerto dispone de un billete específico.

Los denominados billetes turísticos son asimismo títulos personales y de utilización ilimitada dirigidos a la población flotante. Se distribuyen en dos únicas modalidades zonales: A y T (todas las zonas, incluidas las exteriores), cada una de ellas para cinco periodos temporales: 1, 2, 3, 5 y 7 días naturales que comienzan a contar a partir de la primera utilización.

72,2% de los viajes se realizan con el Abono Transporte



2.2.3. Tarifas sociales

Hay cuatro tipos de colectivos que se benefician de una reducción del precio general establecido:

- Familias numerosas (20% y 50% de descuento en categorías general y especial respectivamente en el Abono Transporte).
- Personas con discapacidad igual o superior al 65 % (20% de descuento en el Abono Transporte).

En el caso de reunirse las dos condiciones anteriores, se agregan los descuentos correspondientes.

- Mayores de 65 años o discapacitados residentes en el municipio de Madrid cuyos ingresos personales sean inferiores a una determinada cantidad relacionada con el IPREM (Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples) (7.455,1 euros anuales en 2015), con un abono específico, la Tarjeta Azul, válido en los servicios de Metro de Madrid (zona A), ML1 y EMT de Madrid.
- Abono para los desempleados inscritos en el Programa de Activación para el Empleo introducido en noviembre de 2015, que se describe en el apartado siguiente.



2.2.4. Nuevas actuaciones en política tarifaria

• Creación de la **Tarjeta Transporte Público Infantil**

Dirigida a la población de 4, 5 y 6 años de edad, permite a sus titulares la libre utilización de los servicios de transporte en la Comunidad de Madrid. La población potencialmente beneficiada asciende a la cantidad aproximada de 220.000 niños de las edades indicadas. Su obtención es gratuita, y consiste en una tarjeta sin contacto, personalizada externamente con la imagen del titular. Con esta medida a partir de marzo de 2015 se amplía la utilización gratuita del transporte público en tres años, facilitando la utilización del transporte público a las familias, y orientando y educando a los más pequeños en esta dirección.



• Creación del nuevo **Abono Joven**

Se modifica el plazo de validez del anterior abono, ampliándolo en tres años, 23, 24 y 25, hasta la fecha en que se cumplen los 26, y se establece una tarifa única de 20 euros para el conjunto de las zonas de validez de los abonos, incluyendo las dos zonas pertenecientes a la Comunidad de Castilla-La Mancha. La población potencialmente beneficiada asciende a 1.200.000 personas – los residentes en Madrid con edades comprendidas entre 7 y 25 años de edad, de los cuales cerca de 530.000 eran ya en el momento de la aprobación de la medida titulares de una tarjeta de transporte público. La medida entró en vigor el 1 de octubre, y representó un importante esfuerzo presupuestario, ya que suponía una disminución del precio de los abonos existentes entre un 33 y un 80% dependiendo de la zona. La activación, que tuvo un gran impacto social, significa una contribución decidida a la fidelización en el uso del transporte público de la población joven.

• Creación de un **abono específico para desempleados**

En noviembre se introdujo el Abono Transporte para los desempleados que cumplan el requisito de hallarse admitidos en el Programa de Activación para el Empleo. Con un precio único de 10 euros para viajar 30 días por toda la Comunidad de Madrid, este abono pretende favorecer al colectivo de desempleados de larga duración, facilitando su movilidad sin limitaciones en su búsqueda activa de empleo.

2.2.5. Red de distribución

Hay dos grandes grupos de distribuidores:

- Los operadores de transporte
- Redes externas a los operadores

Los operadores de transporte, con carácter general, comercializan los títulos de transporte de utilización exclusiva en su red.

Los títulos multimodales y multioperador, propiedad del CRTM, se comercializan en la red de metro (cerca de 1.500 máquinas automáticas), en los intercambiadores de transportes (billetes de 10 viajes de los operadores interurbanos por carretera), y en tres redes externas a los operadores: la red proporcionada por Logista, compuesta básicamente por los estancos y otros establecimientos autorizados, que distribuye en una red de más de mil puntos de venta todos los títulos; la red de quioscos de prensa del municipio de Madrid, AVPPM (más de 500 puntos que comercializan el Metrobús); y los cajeros automáticos de Bankia de la Comunidad de Madrid, que recargan los abonos de 30 días en la Tarjeta Transporte Público, con más de 1.000 puntos disponibles.

Los billetes turísticos se distribuyen en la red de Metro de Madrid y a través de Internet y de una red especializada que incluye turoperadores, mayoristas de viajes, etc.



En el año 2015 se mantuvieron los precios vigentes desde el 1 de febrero de 2013, fecha en la que tuvo lugar la última revisión de tarifas y que solo afectó a los precios de los abonos.

Por su parte el Ministerio de Fomento es el encargado de aprobar las tarifas correspondientes a los títulos propios de Renfe-Cercanías.

■ Abono transporte (30 días) ■

	A	B1	B2	B3	C1	C2	E1	E2
Normal (23-64 años)	54,60€	63,70€	72,00€	82,00€	89,50€	99,30€	110,60€	131,80€
Joven (hasta 23 años)	35,00€	39,60€	45,00€	51,60€	56,20€	61,80€	78,30€	97,40€
Joven (hasta 26 años) <small>A partir del 1 de octubre de 2015</small>					20,00 €			
Tercera Edad (desde 65 años)					12,30€			

■ Interzonales (excepto zona A) ■

	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas	7 zonas
Normal (23-64 años)	47,90€	54,60€	63,70€	72,00€	82,00€	89,50€
Joven (hasta 23 años)	30,30€	35,00€	39,60€	45,00€	51,60€	56,20€

Válidos hasta el 30 de septiembre de 2015

Existen abonos anuales válidos hasta el 30 de septiembre de 2015, cuyo precio equivale a 10 veces el abono de 30 días correspondiente, con la excepción del abono para desempleados. Los niños menores de 4 años pueden viajar sin billete.

■ Billete sencillo y 10 viajes ■

Título	Metro Zona A + ML1	MetroNorte	MetroEste	MetroSur	TFM	Combinados
Zona	A	B1	B1	B1-B2	B1-B2-B3	A-B1-B2-B3
Sencillo	1,50€-2,00€	1,50€	1,50€	1,50€	2,00€	3,00
10 viajes	12,20€	11,20€	11,20€	11,20€	12,20€	18,30€

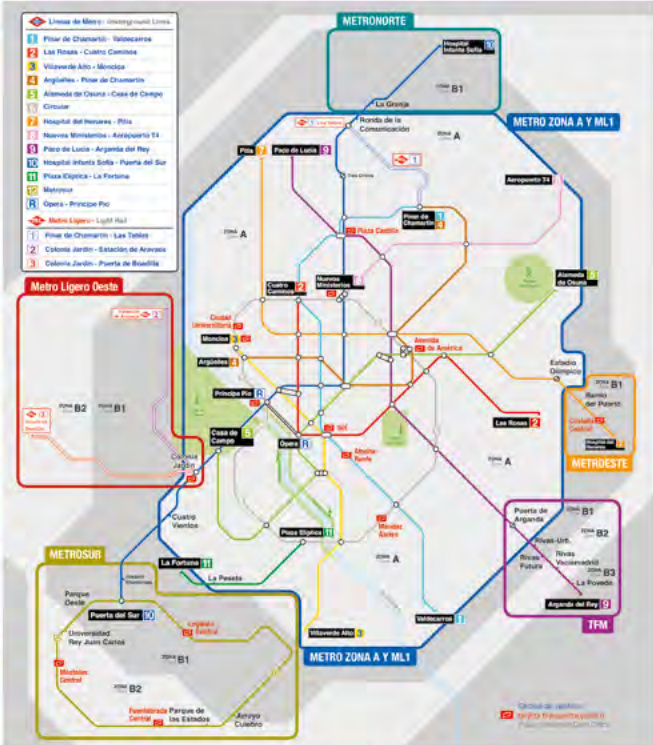
Suplemento AEROPUERTO 3,00€

■ Autobuses interurbanos ■

Título	A	1 zona	2 zonas	3 zonas	4 zonas	5 zonas	6 zonas
Sencillo	1,50€	1,30€	2,00€	2,60€	3,60€	4,20€	5,10€
10 Viajes	-	8,50€	12,20€	16,10€	23,00€	29,70€	37,40€

TARIFAS • FARES

	SENCILLO • SINGLE	10 VIAJES • 10 TRIPS
Metro Zona A + ML1 <small>zonas -zonas A</small> Estaciones de la red incluidas en la zona tarifaria A. Billete sencillo: 1,50€ hasta 5 estaciones; hasta un máximo de 2,00€ para viajes de 10 o más estaciones. METROBUS es válido también en los servicios de autobuses de la EMT de Madrid (excepto Línea Expres AEROPUERTO). Metro Network stations in fare zone A. Single ticket: 1,50€ for 5 stations; to a maximum of €2,00 for trips of 10 or more stations. METROBUS is valid for 10 one-way trips to be used also in all EMT Madrid City urban buses network, except AIRPORT Express Bus Line.	1,50 - 2,00 €	12,20 € METROBUS
MetroNorte <small>zona -zonas B1</small> L10 entre La Granja y Hospital Infanta Sofía L10 between La Granja and Hospital Infanta Sofía	1,50 €	11,20 €
MetroEste <small>zona -zonas B1</small> L7 entre Barrio del Puerto y Hospital del Homenaje L7 between Barrio del Puerto and Hospital del Homenaje	1,50 €	11,20 €
MetroSur <small>zonas -zonas B1-B2</small> L12 y L10 entre Joaquín Vilumbrales y Puerta del Sur L12 y L10 between Joaquín Vilumbrales and Puerta del Sur	1,50 €	11,20 €
TFM <small>zonas -zonas B1-B2-B3</small> L9 entre Puerta de Arganda y Arganda del Rey L9 between Puerta de Arganda and Arganda del Rey	2,00 €	12,20 €
COMBINADOS • COMBINED <small>zonas -zonas A-B1-B2-B3</small> Toda la red de Metro y Metro Ligero (ML1, ML2, ML3) All Metro Network and Light Rail ML1, ML2, ML3	3,00 €	18,30 €
Suplemento AEROPUERTO • AIRPORT supplement Para entrar o salir a las estaciones del aeropuerto hay que abonar un suplemento. Los viajeros con cualquier tipo de abono o billete turístico están exentos. Passengers entering or leaving the stations of airport terminals have to pay an additional fee, except all those holding any type of Travel Pass.	3,00 €	



Los niños menores de 4 años pueden viajar sin billete • Children under 4 can travel free of charge

TARJETA TRANSPORTE PÚBLICO • PUBLIC TRANSPORT CARD

La **tarjeta transporte público** es el soporte para cargar los títulos de transporte. Actualmente, todos los abonos de 30 días se cargan en la tarjeta. **Los niños de 4, 5 y 6 años viajan gratis** por toda la Comunidad con la **tarjeta transporte público infantil**.

Ambas tarjetas pueden solicitarse a través de Internet, en estancos autorizados o mediante cita previa en las oficinas de gestión de la **tarjeta transporte público** (www.crtm.es).

The **tarjeta transporte público** (Public Transport Card) is the support to load tickets. Currently, travel pass for 30 days can be loaded onto the card. Children aged 4, 5 and 6 can travel for free throughout the Madrid Region with the **tarjeta transporte público infantil** (Children Travel Card).

These two Travel Cards can be ordered via Internet, officially licensed tobacco shops or by prior appointment in the **tarjeta transporte público** management offices (www.crtm.es).

ABONO TRANSPORTES • TRAVEL PASS

Título personal, de utilización ilimitada en todos los servicios de transporte público de la Comunidad de Madrid. Su validez es de 30 días a partir de la primera utilización, y su precio depende de las zonas incluidas. Para hacer uso de este título hay que cargarlo en la **tarjeta transporte público**. También existe un abono con validez anual.

A travel pass is a ticket for personal and unlimited use on every public transport mode in the Madrid Region, with 30 days validity and fares depending on the included zones. It must be charged on the **tarjeta transporte público**. Also, it is available a travel pass with one year validity.

	A	B1	B2	B3	C1	C2	E1	E2
NORMAL - REGULAR 26 - 64 años - years	54,60 €	63,70 €	72,00 €	82,00 €	89,50 €	99,30 €	110,60 €	131,80 €
JUVEN - YOUNG 7 - 25 años - years	20,00 €							
3ª EDAD - ELDERLY desde - from 65 años - years	12,30 €							

El Abono Transportes no es válido para la Línea Expres AEROPUERTO de la EMT - This travel pass is not valid for the AIRPORT Express EMT Bus Line.

Existen descuentos para Familias Numerosas (50% especial, 20% general) y para personas con discapacidad (20%)
There are discounts for large families (special category 50%, general category 20%), and for disabled people (20% discount)

BILLETE TURÍSTICO • TOURIST TICKET

Título personal con validez para: 1, 2, 3, 5 o 7 días naturales y consecutivos.

A personal ticket to be used 1, 2, 3, 5 or 7 calendar consecutive days.

- **Zona A:** Todos los servicios de esta zona.
- **Zona T:** Todos los servicios de la Comunidad, más zonas E1 y E2, excepto servicios RENFE a Toledo.

Is not valid for the AIRPORT Express EMT Bus Line.

	1 día day	2 días days	3 días days	5 días days	7 días days
ZONA A	8,40 €	14,20 €	18,40 €	26,80 €	35,40 €
ZONA T	17,00 €	28,40 €	35,40 €	50,80 €	70,80 €

Descuento del 50% para niños menores de 11 años 50% Discount for children under 11

TARJETA AZUL • BLUE CARD

Título personal, de utilización ilimitada durante 30 días a partir de su primera utilización en los servicios de la zona A (excepto Renfe y Línea Expres AEROPUERTO de la EMT). Para obtener la tarjeta es preciso acreditar el cumplimiento de las condiciones requeridas.

A Blue Card is a ticket for personal and unlimited use during 30 days from its first use, valid for Zone A (Except RENFE and the AIRPORT Express EMT Bus Line). Certain requirements must be accomplished and accredited to apply for this card.

Todos los tipos de billetes se pueden adquirir en las máquinas expendedoras de las estaciones. El Metrobus se vende también en los estancos y los quioscos de prensa del municipio de Madrid. La tarjeta transporte público se puede cargar en las máquinas expendedoras de Metro, los estancos y puntos autorizados, y los cajeros automáticos de Bankia señalizados al efecto.

All types of tickets can be purchased at Metro automatic ticket machines. The Ten-Trips Ticket is also available in the tobacco shops or news-stands in Madrid City. The **tarjeta transporte público** can be loaded at Metro automatic ticket machines, officially licensed tobacco shops, and the indicated Bankia ATMs.

Para viajar por la red de metro es obligatorio validar el título de transportes adecuado a cada tramo • Travelers are required to validate the suited ticket for each section in Metro network.

Información tarifaria
Fares information

Descárgate nuestra App
Download our App

Información de Transporte Público • Public Transport Information:
012
Lunes a viernes de 8:00 a 22:00 h - Sábados y festivos de 10:00 a 22:00 h
Monday to Friday: 8:00 to 22:00 h - Saturdays and bank holidays: 10:00 to 22:00 h
www.crtm.es

Información de Metro de Madrid
Metro Network Information:
902 444 403
www.metromadrid.es

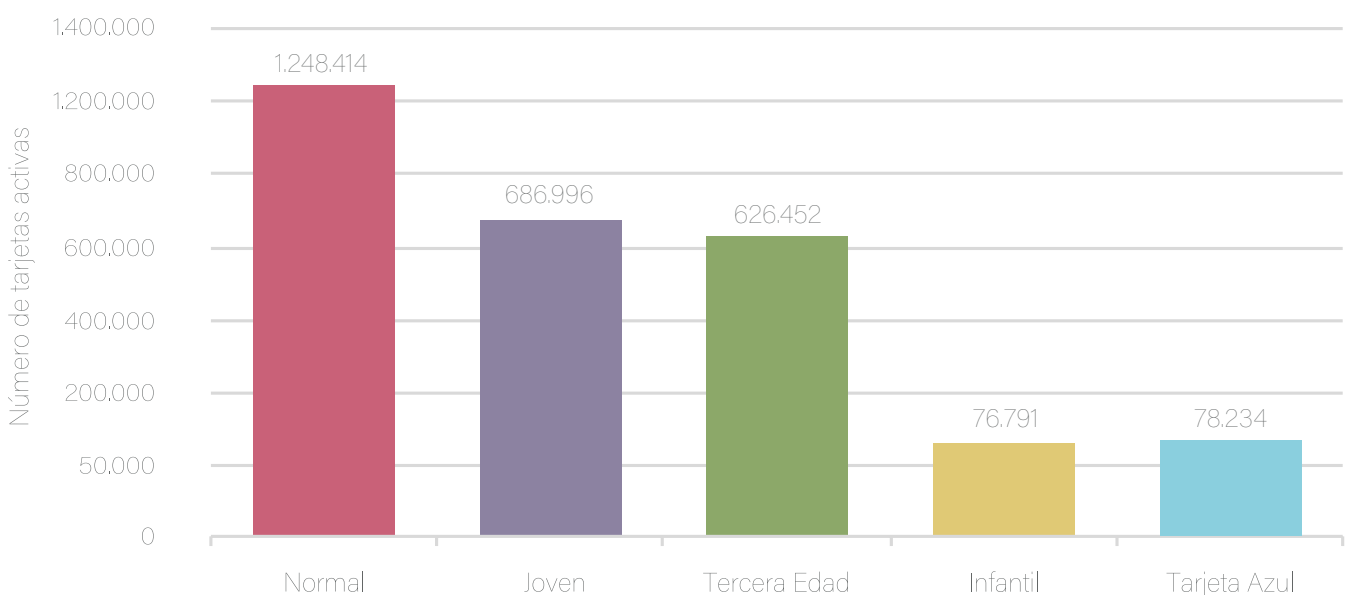
unimos Personas

2.2.7. La Tarjeta Transporte Público

Implantada prácticamente con carácter general en 2014 como soporte de todos los títulos personales, el año 2015 ha completado definitivamente su implementación entre los mismos con la incorporación de los abonos válidos para las zonas de Castilla-La Mancha. Por otra parte, el impulso que la creación del nuevo abono joven en el mes de octubre ha representado para el sistema de transporte, ha dado lugar a que con fecha 31 de diciembre la cifra de titulares de tarjetas alcanzara la cantidad de 2.716.887, un 45% de la población de la Comunidad comprendida entre 4 y 85 años de edad.



■ Tarjetas activas por perfil

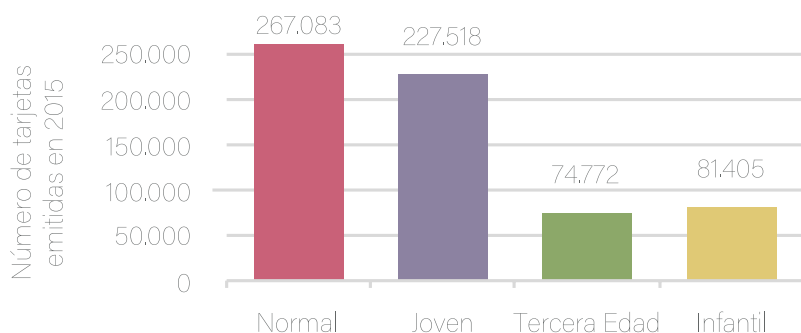


En la tabla siguiente se indica el número de tarjetas emitidas a lo largo del año distribuidas por canales de obtención de la tarjeta, para cada perfil de usuario.

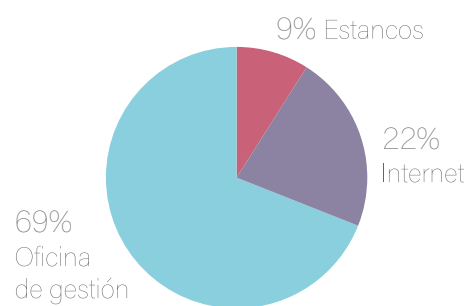
PERFIL / CANAL	Estancos	Internet	Oficina de gestión	Total General
Tercera Edad	542	14.662	59.568	74.772
Infantil	52.311	15.375	13.719	81.405
Joven	4.548	36.193	186.777	227.518
Normal	2.234	77.621	187.228	267.083
Total General	59.635	143.851	447.292	650.778

De las más de 650.000 tarjetas emitidas en 2015, el 69% han sido realizadas presencialmente en las oficinas de gestión, y el 22% han sido gestionadas a través de internet. El canal menos utilizado son los estancos, con un 9%.

Tarjetas emitidas por perfil

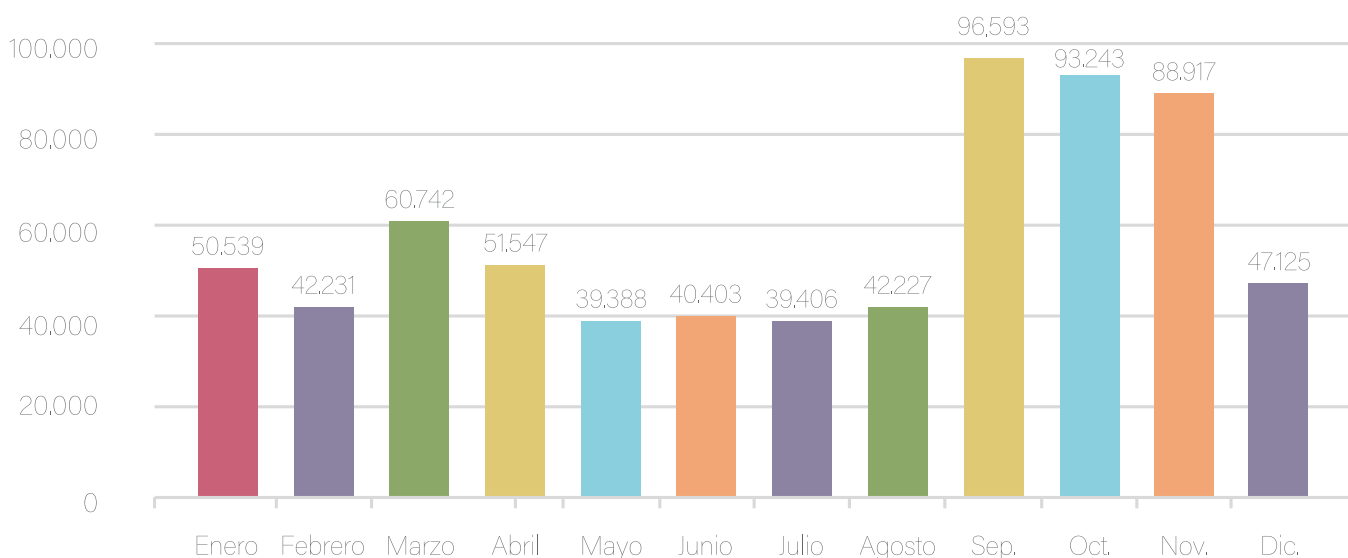


Por canal



El promedio mensual de tarjetas solicitadas es de 57.697, que se ha superado ampliamente en los meses de septiembre, octubre y noviembre, como consecuencia por un lado de la acumulación de nuevas peticiones con el inicio del nuevo curso académico, pero sobre todo con la creación del nuevo abono joven.

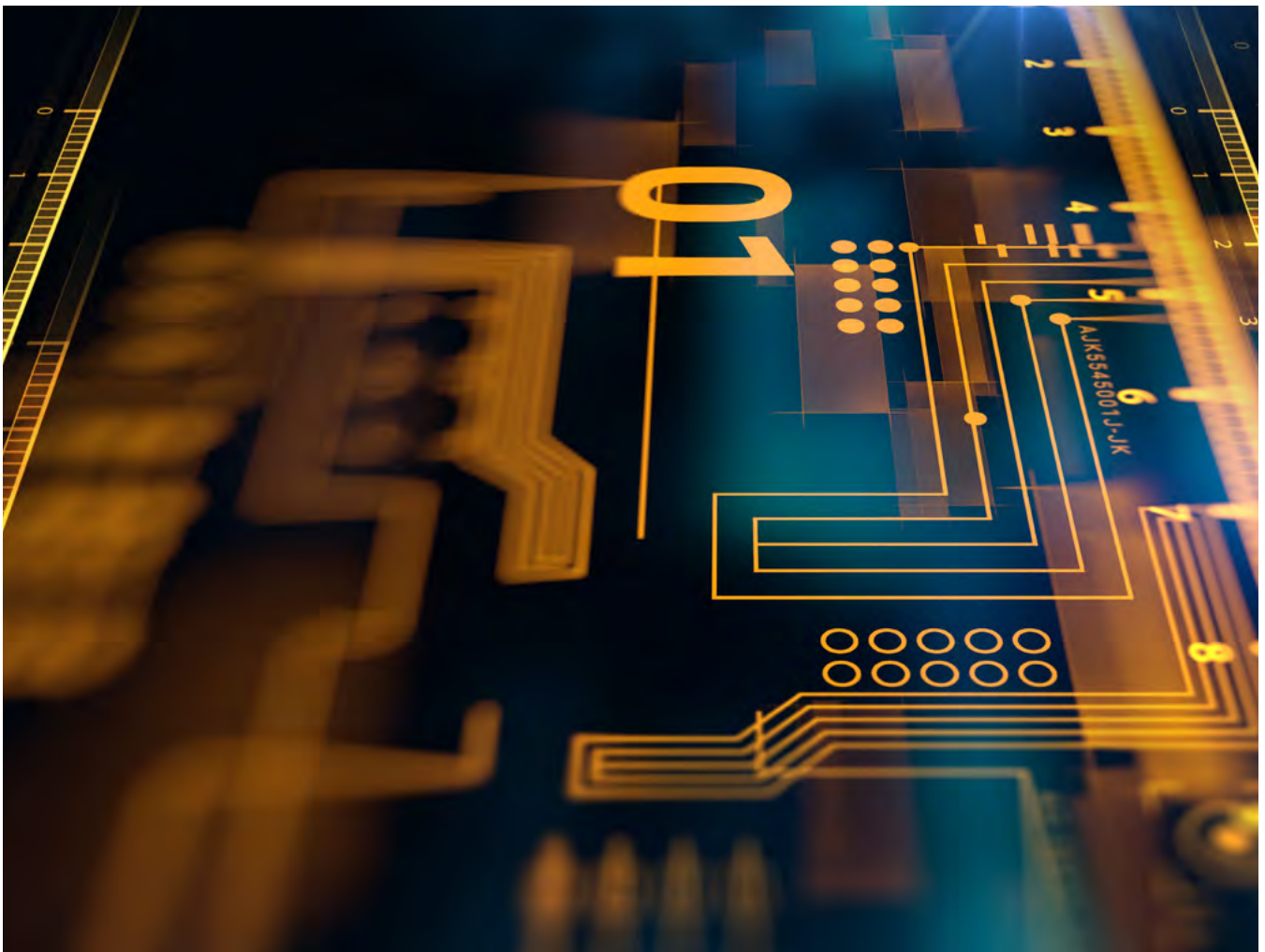
Tarjetas solicitadas



2.2.8. CDC (Centro de Desarrollo y Conformidad)

El Centro de Desarrollo y Conformidad (CDC) comenzó su andadura en el año 2006 y su objetivo fundamental es ser el centro de referencia tecnológico que garantiza la compatibilidad de todos los elementos, equipos y sistemas, tanto hardware como software, que constituyen o puedan constituir parte del Sistema de Billetaje Inteligente de la Comunidad de Madrid.

Durante el año 2015, y para llevar a cabo el plan de implantación de abonos en la Tarjeta de Transporte Público del CRTM, se han realizado pruebas de todos los aplicativos para garantizar la correcta incorporación de los usuarios con perfil joven e infantil a la tarjeta sin contacto, pruebas de títulos urbanos y de fabricación y suministro de tarjetas sin contacto y se han realizado protocolos de pruebas de cara a verificar las distintas redes de venta de los títulos de transporte.



2.3. Actuaciones

Estación de Metro de Paco de Lucía

En el mes de marzo de 2015 se inauguró una nueva estación de metro en el barrio de Mirasierra, denominada Paco de Lucía, convirtiéndose en la número 301 de la red de Metro de Madrid. La nueva estación corresponde a la zona tarifaria A, y está previsto que ofrezca servicio a 50.000 potenciales usuarios de la zona y a los más de 300.000 viajeros de las líneas C3, C7 y C8 de Cercanías.

La nueva estación, excavada con métodos tradicionales, cuenta además con una peculiaridad que la hace única en España, y es que se trata de la primera estación de Metro decorada con arte urbano, concretamente, con un gran mural de 300 metros cuadrados que representa el rostro del genial artista gaditano, Paco de Lucía, vecino del barrio de Mirasierra y fallecido en 2014, llevada a cabo por los artistas Okuda y Rosh333 con la colaboración del arquitecto Antonyo Marest, y bajo la supervisión de Madrid Street Art Project.

Para la construcción de esta nueva infraestructura, que da servicio a los barrios próximos y a los centros hospitalarios, colegios y residencias de la zona, el gobierno regional ha invertido 191 millones de euros.



Estación de Cercanías de Soto del Henares

El transporte público en el Corredor del Henares, y especialmente en el municipio de Torrejón de Ardoz, se ha mejorado de forma notable gracias a la construcción de la nueva estación de Cercanías de Soto del Henares, cuya puesta en marcha se produjo en el mes de agosto.

Este nuevo apeadero, junto con la remodelación y modernización de la estación central de Torrejón, ha facilitado que los vecinos de Torrejón puedan prescindir del uso del vehículo privado, mejorando con ello la calidad del aire del municipio. La estación, en la que se han invertido 3,2 millones de euros, dispone de un edificio de viajeros, andenes, marquesinas y un paso inferior que los comunica.



Estación de Cercanías de Valdebebas

La tercera de las grandes inauguraciones de infraestructuras de transporte público en la Comunidad ha sido la estación de Cercanías de Valdebebas en el mes de diciembre. Esta nueva estación pertenece a la línea C1, que conecta Príncipe Pío con las estaciones de Atocha, Nuevos Ministerios, Chamartín y Aeropuerto T4, entre otras. La infraestructura ferroviaria apoya el crecimiento del nuevo barrio de Valdebebas, que alberga equipamientos tan destacados como la Ciudad Deportiva del Real Madrid, el Parque Felipe VI o la nueva zona residencial de Valdebebas.

Para favorecer la conexión entre diferentes modos de transporte, el CRTM ha dispuesto una parada del Servicio Especial de autobús Mar de Cristal-Valdebebas junto a la nueva estación de Cercanías, ampliando también la dotación de autobuses de esta línea y reduciendo con ello los tiempos de espera.

2.4. Accesibilidad universal

Durante el ejercicio 2015, el CRTM ha proseguido su labor de promoción de la accesibilidad y la supresión de barreras, a través de un trabajo de dedicación continua y mediante el desarrollo de diversas medidas.

Se ha seguido profundizando en el análisis funcional de las condiciones de acceso de diversos grupos de personas que se han ido incorporando al transporte público de la Comunidad de Madrid, y en su incidencia sobre las normas y los protocolos de aplicación. Destaca la realización de un trabajo de inventariado de las condiciones de accesibilidad de las Oficinas de Gestión de la Tarjeta Transporte Público, a fin de poder abordar planes de mejora de la accesibilidad en sus instalaciones.

En aplicación del Decreto 13/2007 y del R.D. 1544/2007 y dentro del Plan de Equipamiento y Señalización de Paradas de Autobuses de Líneas Interurbanas se han realizado las siguientes actuaciones en materia de accesibilidad: se han reubicado 63 marquesinas para garantizar una mejor accesibilidad, se ha sustituido el pavimento convencional por otro de color y textura diferenciados en 245 puntos de parada y se han instalado reposabrazos y apoyos isquiáticos en 536 marquesinas.

Asimismo, se ha continuado la labor desplegada en el marco del III Plan de Acción para Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid, y entre otras acciones, se ha actualizado la información disponible para la gestión de la accesibilidad en las estaciones de metro con ascensores.

A lo largo de este año, el CRTM ha participado también en diferentes foros tales como el Congreso de Ingeniería de los Transportes, los grupos de trabajo sobre discapacidad cognitiva del CEAPAT o las diversas Comisiones Técnicas de Accesibilidad del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid, donde se han ofrecido ponencias, se han elaborado documentos técnicos, y se han acordado actuaciones de importancia en el campo de la accesibilidad.

La colaboración con otros agentes relevantes en materia de movilidad accesible y, en especial, con el Movimiento Asociativo de la Discapacidad, ha sido permanente y fructífera.

Se ha proseguido con la labor de desarrollo de los Proyectos Europeos SIMON (Assisted Mobility for Older and Impaired Users), e INLIFE (para el desarrollo de una app que tutela los viajes en autobús de las personas con discapacidad cognitiva) y se ha comenzado la promoción del City4Age (para la prolongación de la vida activa), en los que se colabora con relevantes instituciones y empresas tecnológicas del continente.

■ Accesibilidad de los modos de transporte público ■

Estaciones accesibles de Metro de Madrid	62%
Número de ascensores de Metro de Madrid	508
Estaciones accesibles de metros ligeros	100%
Autobuses urbanos e interurbanos accesibles	100%



2.5. Medio Ambiente

El CRTM mantiene un fuerte compromiso con el medio ambiente, constituyéndose como uno de los principales agentes con responsabilidad en la implementación de las medidas que, sobre el transporte público madrileño, se contemplan en la "Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020 Plan Azul +".

Entre ellas, y en aplicación del Plan de Modernización⁽¹⁾ de los autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid, destaca durante el año 2015 la incorporación de 192 nuevos vehículos de última generación en materia de emisiones que han sustituido a modelos con tecnologías menos evolucionadas y, por tanto, más contaminantes.

Con la renovación efectuada, más del 80 % de la flota interurbana cumple con los niveles establecidos en las normas Euro VI, Euro V o EEV. De esta forma, la flota madrileña se confirma como la más moderna de España en su categoría, con un parque de vehículos cuya antigüedad media es inferior a 5 años y se posiciona un año más como referente en materia de sostenibilidad ambiental.

Por otra parte, y en el marco de la lucha contra el cambio climático, el CRTM, en colaboración con los operadores que forman parte del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid, ha realizado el cálculo de la Huella de Carbono del transporte público regional correspondiente al año 2014.



Su cálculo se ha obtenido a partir de las Huellas de Carbono de Organización de cada una de los operadores que se integran en el CRTM (Metro de Madrid, metros ligeros, EMT de Madrid, concesiones por carretera de servicios interurbanos y urbanos de otros municipios e intercambiadores) contabilizándose las emisiones de gases de efecto invernadero generadas como consecuencia del consumo de combustibles fósiles, gases fluorados y electricidad tanto en instalaciones fijas (oficinas, cocheras, talleres, ...) como en los vehículos que prestan servicio en el sistema de transporte público regular de viajeros de la región.

La Huella de Carbono así obtenida ha ascendido a **473.675 toneladas de CO₂eq**, de las que un 86 % corresponde a los operadores de modos viarios, un 12% a los ferroviarios y el resto a los que operan los intercambiadores.

Flota de autobuses

	Diésel	Gas Natural	Gas natural/diésel	Gas natural/gasolina	Híbrido	Eléctrico	TOTAL
Autobuses urbanos de Madrid (EMT)	1.093	765	3	0	27	20	1.908
Concesiones por carretera	1.595	141	0	4	70	0	1.810

(1) Plan de Modernización del Transporte Público Regular Permanente de Viajeros de Uso General por Carretera



1.386
millones de viajes



Estación de Sol. Andén de línea 1 sentido Tetuán. En sentido Puente de Vallecas Atocha se encuentra un tren compuesto de coches "Embajadores" originales de 1919. (circa1954)

3. Los viajeros

El total de viajes realizados en el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid en el año 2015 ha ascendido a la cifra de 1.385,7 millones, lo que representa un aumento del 1,1% respecto al año anterior, 14,7 millones en términos absolutos.

Esta cifra supone un promedio de 215,3 viajes por habitante y año, ligeramente superior al del año anterior, y que sigue situando a la Comunidad de Madrid como referencia en utilización del transporte público en el país.



3.1. Evolución de la demanda por operadores

■ Evolución de la demanda por operadores de transporte, 1990-2015 (millones de viajes) ■

AÑO	Metro de Madrid	EMT	Concesiones Carretera	RENFE-Cercanías	Metros Ligeros ⁽¹⁾	Otras Concesiones Ferroviarias ⁽²⁾	TOTAL
1990	416,3	433,3	154,1	96,3			1.100,0
% VAR 90/89	5,5%	-4,7%	10,5%				2,8%
1995	397,2	521,5	191,6	126,0			1.236,2
% VAR 95/90	-4,6%	20,3%	24,4%	30,8%			12,4%
2000 *	518,9	531,2	270,1	161,2		4,7	1.486,1
% VAR 00/95	30,7%	1,9%	40,9%	28,0%			20,2%
2005	643,6	470,2	275,6	199,0		6,7	1.595,1
% VAR 05/00	24,0%	-11,5%	2,0%	23,5%	0,0%	42,9%	7,3%
2010	627,1	423,4	235,8	181,6	17,3	6,4	1.491,6
% VAR 10/05	-2,6%	-10,0%	-14,4%	-8,8%	0,0%	-4,8%	-6,5%
2011	634,9	426,6	232,1	182,0	17,4	6,6	1.499,6
% VAR 11/10	1,2%	0,8%	-1,6%	0,2%	0,8%	3,8%	0,5%
2012	601,6	405,5	223,3	180,3	15,7	6,2	1.432,6
% VAR 12/11	-5,2%	-4,9%	-3,8%	-1,0%	-9,4%	-6,6%	-4,5%
2013	557,9	404,1	211,7	179,0	14,5	5,9	1.373,0
% VAR 13/12	-7,3%	-0,3%	-5,2%	-0,7%	-8,2%	-5,3%	-4,2%
2014	560,9	402,2	205,5	182,7	13,9	5,9	1.371,1
% VAR 14/13	0,5%	-0,5%	-2,9%	2,0%	-3,8%	0,0%	-0,1%
2015	569,7	405,9	207,3	182,2	14,7	5,9	1.385,7
% VAR 15/14	1,6%	0,9%	0,9%	-0,2%	5,7%	0,0%	1,1%

(*) En el año 2000 se modifica el procedimiento de cálculo de viajes (cancelaciones en lugar de encuesta domiciliaria).

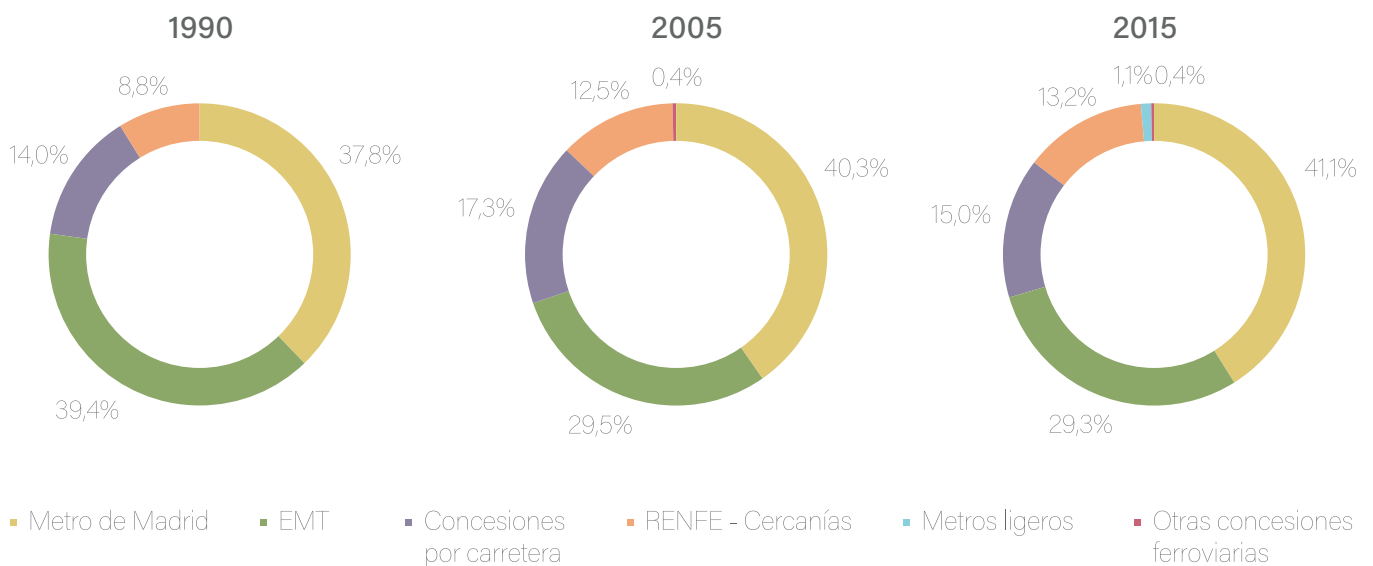
(1) Incluye los operadores MLM, MLO y Tranvía de Parla.

(2) TFM

A la vista de la tabla, tan sólo Renfe Cercanías presenta una evolución negativa, con una pérdida del 0,2%, mientras que los operadores de metro ligero son los que experimentan los mejores resultados (5,7% de incremento). Metro de Madrid, cuya participación en el conjunto de la demanda supone el 41,1%, sube cinco décimas por encima del promedio, y los operadores de superficie registran un ascenso del 0,9%.

Con respecto a la distribución de la demanda por tipo de título, y habiéndose mantenido inalteradas las tarifas, las variaciones con respecto al año anterior son en general irrelevantes, aunque la participación del Abono Transporte vuelve a aumentar hasta representar el 72,2% del total, impulsado por la creación del nuevo Abono Joven en el último trimestre. Este aumento parece tener lugar a costa del billete de diez viajes, que desciende más de un punto su cuota porcentual.

■ Evolución de la demanda total por operadores ■



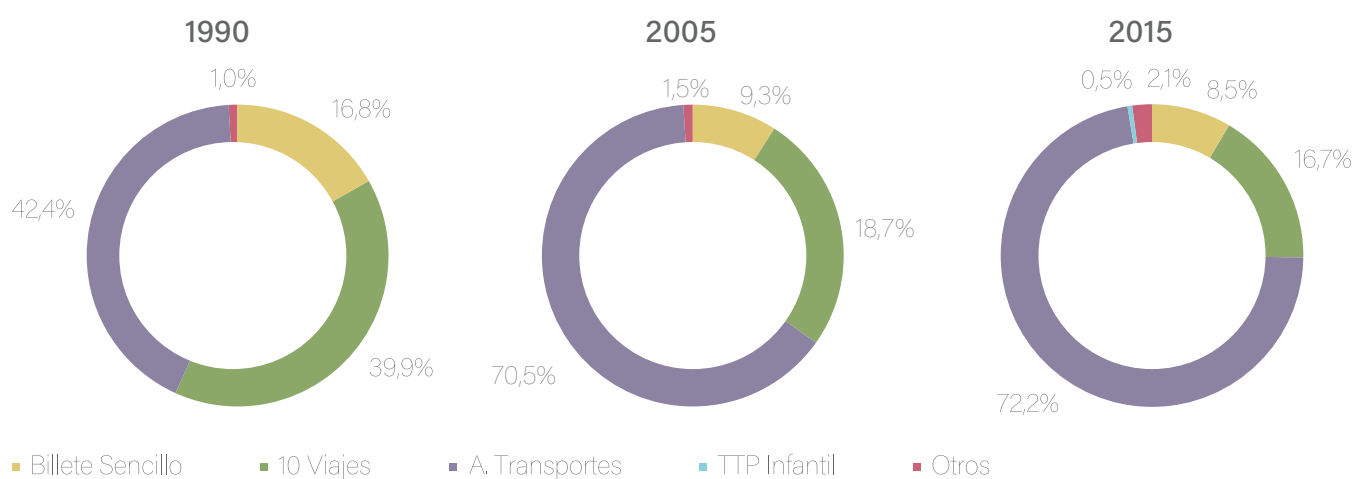
3.2. Evolución de la demanda por título de transporte

Distribución anual de los viajes por tipo de título de transporte

Operador	Billete Sencillo		10 Viajes		A. Transportes
	Viajes	% Total	Viajes	% Total	
Metro de Madrid	39.265.448	33,5%	134.844.446	58,3%	393.332.418
EMT	23.878.173	20,4%	53.355.120	23,1%	319.602.972
Concesiones por carretera	28.148.358	24,0%	24.079.699	10,4%	154.182.086
Renfe - Cercanías	24.136.317	20,6%	15.294.230	6,6%	119.173.086
Metro Ligero	1.102.142	0,9%	2.536.702	1,1%	10.344.276
Otras Concesiones Ferroviarias (TFM)	712.325	0,6%	1.189.295	0,5%	3.946.908
Total	117.242.763	100,0%	231.299.492	100,0%	1.000.581.748

(1) Títulos Multa (Metro de Madrid), Servicios Especiales (EMT), Abono Mensual Renfe, Carné RENFE (RENFE-Cercanías)

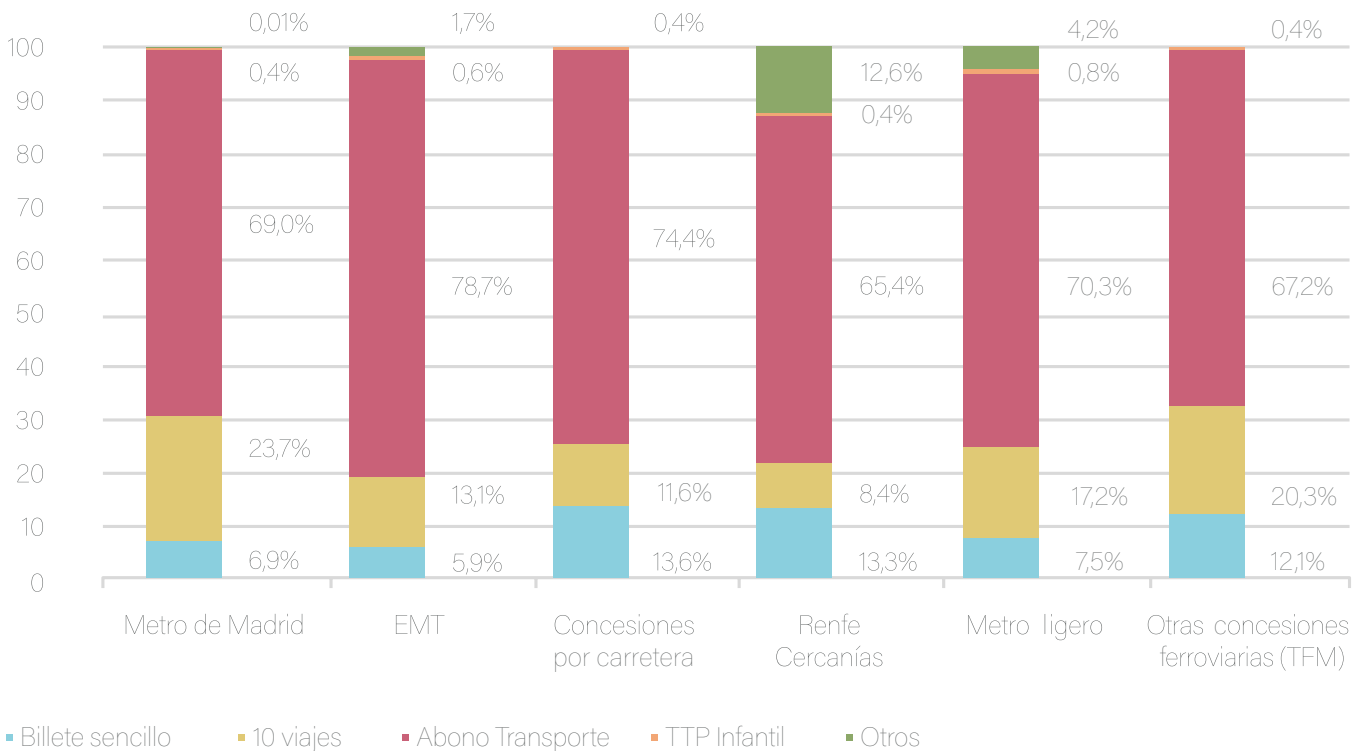
Evolución de la distribución anual de los viajes por tipo de título de transporte



Transportes	TTP Infantil		Otros ⁽¹⁾		Total		
	% Total	Viajes	% Total	Viajes	% Total	Viajes	% Total
3	39,3%	2.243.844	35,3%	47.832	0,2%	569.733.987	41,1%
2	31,9%	2.362.889	37,2%	6.723.893	22,2%	405.923.047	29,3%
1	15,4%	884.816	13,9%			207.294.959	15,0%
	11,9%	732.251	11,5%	22.891.626	75,6%	182.227.510	13,1%
	1,0%	113.264	1,8%	619.761	2,0%	14.716.145	1,1%
	0,4%	23.073	0,4%			5.871.601	0,4%
5	100,0%	6.360.137	100,0%	30.283.112	100,0%	1.385.767.249	100,0%



Composición de la demanda por operadores



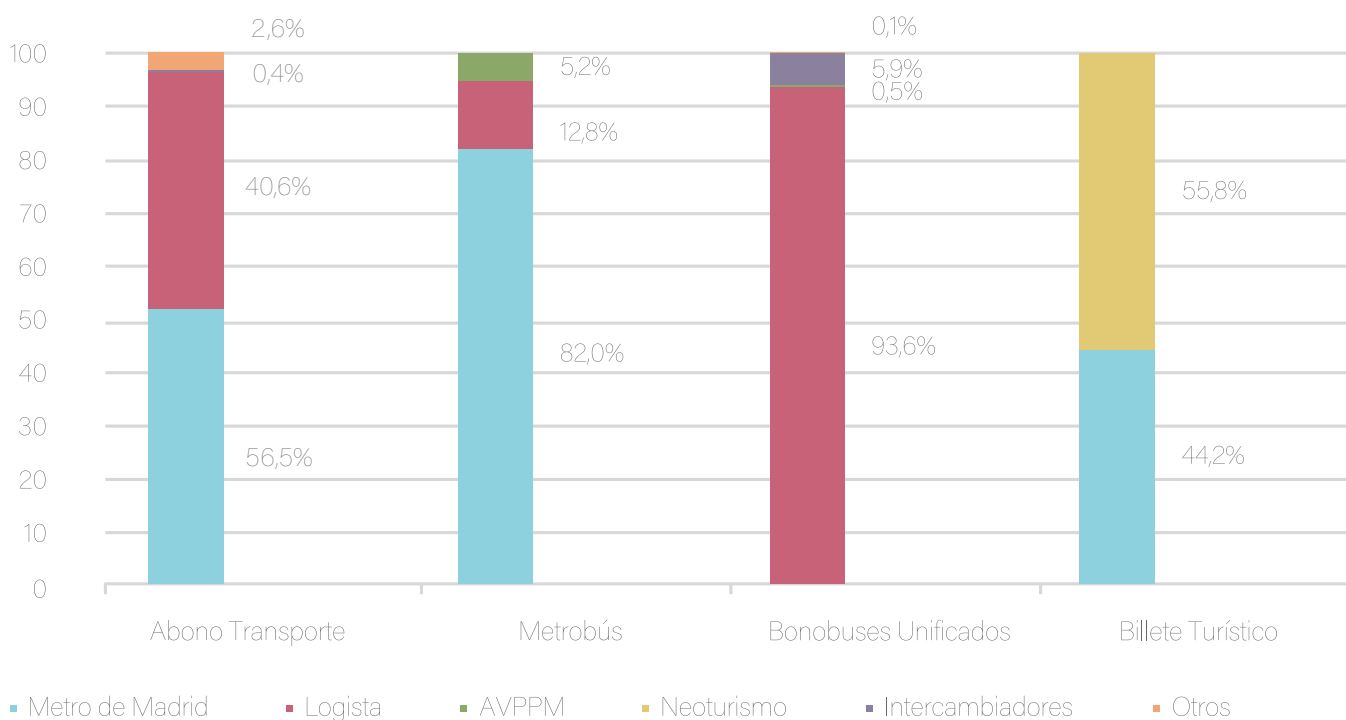
En consecuencia, los viajes realizados con Abono Transporte han superado el umbral de los mil millones, superando prácticamente las tres cuartas partes de los viajes realizados en los operadores de superficie (79 y 74% en EMT de Madrid y concesionarios por carretera respectivamente), consecuentemente con el tratamiento tarifario de los transbordos entre líneas. En otros términos, el número de viajes que realiza cada abonado mensualmente como promedio es 63,3, más de un 2,4% superior al del año anterior. El billete sencillo participa con un 8,5% del total y los billetes de diez viajes suponen el 16,7%. Por su parte, los viajes realizados con la Tarjeta Transporte Público Infantil han ascendido a 6,4 millones.

3.3. Las ventas de títulos de transporte

A continuación, se analizan las ventas de los diferentes tipos de Abono Transporte. La información relativa a la venta del resto de títulos cuya emisión corresponde al CRTM no ofrece un valor añadido significativo a la distribución de los viajes presentada en el capítulo anterior.

No obstante, el gráfico siguiente muestra la distribución por redes comerciales de la venta de todos los títulos comercializados por el CRTM. Destaca la importancia de Metro de Madrid, que distribuye algo más de la mitad de los abonos y un 81,1% del Metrobús, el billete de diez viajes de la zona A.

■ Distribución de la venta de títulos por distribuidores

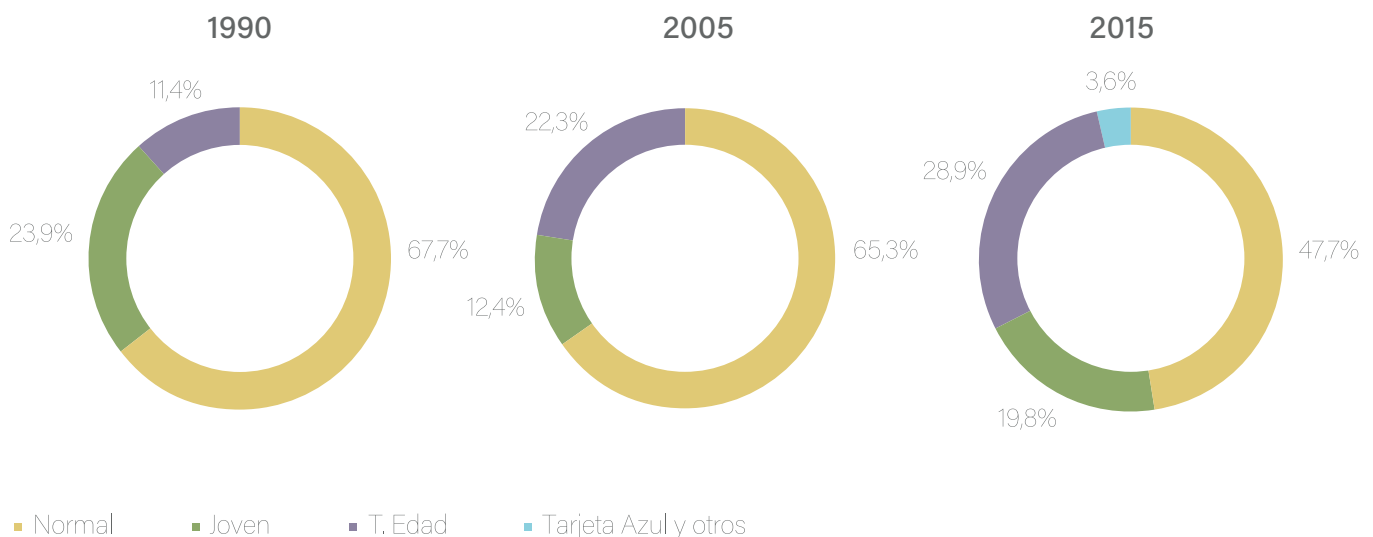


En 2015 se han vendido un total de 15.806.223 abonos de todas las zonas y perfiles de usuario. Esta cifra, que representa una disminución del 0,2% sobre el año anterior, incluye las cargas de títulos de 30 días realizadas sobre tarjetas sin contacto y los abonos anuales mensualizados.

Venta del Abono Transporte por perfil de usuario

	Normal	Joven	Tercera Edad	Tarjeta Azul y otros	Total
1990	3.404.593	1.260.108	599.477		5.264.178
1995	5.254.389	2.248.617	1.634.361		9.137.367
%VAR. 95/90	54,3%	78,4%	172,6%		73,6%
2000	7.732.219	2.079.622	2.647.205		12.459.046
%VAR. 00/95	47,2%	-7,5%	62,0%		36,4%
2005	9.075.624	1.723.581	3.091.332		13.890.537
%VAR. 05/00	17,4%	-17,1%	16,8%		11,5%
2010	8.386.456	1.724.270	4.102.935	377.426	14.591.087
%VAR. 10/05	-7,6%	0,0%	32,7%		5,0%
2011	8.308.420	2.120.291	4.396.898	464.185	15.289.794
%VAR. 11/10	-0,9%	23,0%	7,2%	23,0%	4,8%
2012	8.366.074	2.449.268	4.642.104	600.350	16.057.796
%VAR. 12/11	0,7%	15,5%	5,6%	29,3%	5,0%
2013	7.909.291	2.428.193	4.826.377	620.475	15.784.336
%VAR. 13/12	-5,5%	-0,9%	4,0%	3,4%	-1,7%
2014	7.755.454	2.481.955	5.067.495	529.446	15.834.350
%VAR. 14/13	-1,9%	2,2%	5,0%	-14,7%	0,3%
2015	7.545.684	3.133.459	4.560.714	566.366	15.806.223
%VAR. 15/14	-2,7%	26,2%	-10,0%	6,9%	-0,2%

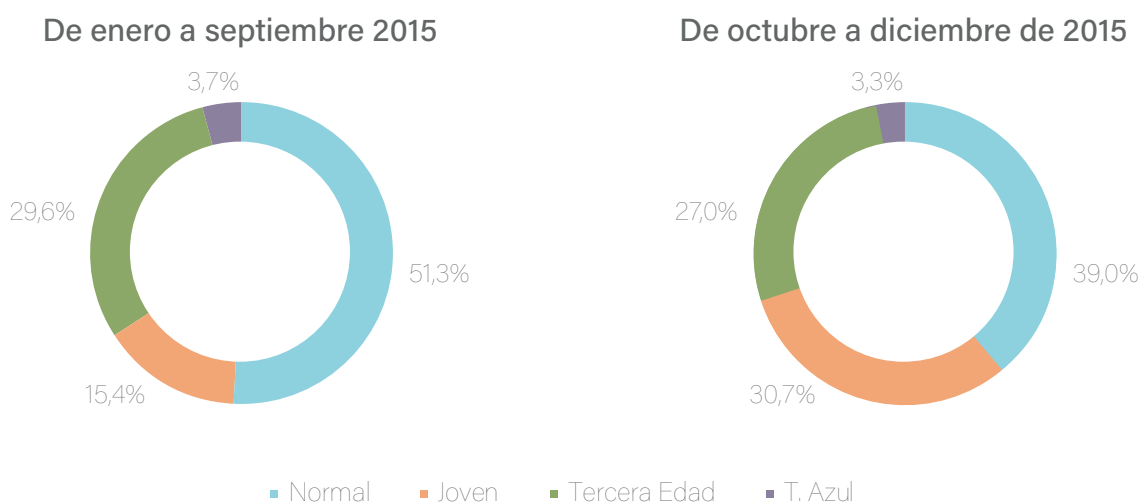
Evolución de la venta del Abono Transporte por perfil de usuario



Las actuaciones llevadas a cabo en la estructura de los abonos a lo largo del año, así como la consolidación de la tarjeta sin contacto, son las causas de la diversidad de la evolución comparativa en las ventas de los diferentes perfiles. Por un lado, el descenso del abono normal y el aumento del joven se explican por la ampliación de la edad de validez del joven. Por otro, el retroceso del abono tercera edad tiene que ver con las mayores prestaciones de la tecnología sin contacto, que impiden determinadas prácticas indebidas.



Los gráficos siguientes presentan los dos semiperiodos del año 2015, antes y después de la implantación del abono joven. Como se observa, entre enero y septiembre el abono normal significaba algo más del 51% del total de las ventas, que se han reducido al 39% en el último trimestre como consecuencia de la extensión del plazo de validez del abono joven en tres años. Mientras tanto, el abono joven ha duplicado su participación, pasando de un 15,4 al 30,7% de las ventas totales. Este porcentaje, junto con el 27% de los abonos para la tercera edad, permite decir que los abonados con tarifa plana para toda la Comunidad de Madrid representan ya en el tercer trimestre de 2015 cerca del 58% de las ventas totales.



La evolución de las ventas por zonas acusa asimismo, e incluso con mayor impacto, los cambios acontecidos tras la aparición del nuevo abono joven, ya que todas las zonas sin excepción ofrecen resultados negativos como consecuencia de la nueva agrupación de todos los abonos jóvenes en una categoría única de tarifa. Los mayores descensos se producen en las zonas metropolitanas y exteriores, lo que puede interpretarse como una consecuencia de la mayor atracción del nuevo abono joven en dichas zonas, en las que los desplazamientos habituales son en general más largos y por tanto más costosos.

■ Evolución de la venta del Abono Transporte por zonas ■

	Zona A	Zonas B	Zonas C	Interzonales	Zonas E	Tercera Edad	Joven Tarifa plana	PAE ⁽⁶⁾	TOTAL
1990	2.742.169	1.828.803	93.729			599.477			5.264.178
1995	3.678.086	3.589.307	235.613			1.634.361			9.137.367
%VAR. 95/90	34,1%	96,3%	151,4%			172,6%			73,6%
2000	4.150.359	5.273.279	388.203			2.647.205			12.459.046
%VAR. 00/95	12,8%	46,9%	64,8%			62,0%			36,4%
2005	4.527.608	5.691.174	496.577		83.846 ⁽²⁾	3.091.332			13.890.537
%VAR. 05/00	9,1%	7,9%	27,9%			16,8%			11,5%
2010	4.918.640 ⁽³⁾	4.696.330	438.939	354.046 ⁽¹⁾	80.197 ⁽²⁾	4.102.935			14.591.087
%VAR. 10/05	8,6%	-17,5%	-11,6%		-4,4%	32,7%			5,0%
2011	5.182.281 ⁽³⁾	4.775.936	456.704	387.683 ⁽¹⁾	90.292 ⁽²⁾	4.396.898			15.289.794
%VAR. 11/10	5,4%	1,7%	4,0%	9,5%	12,6%	7,2%			4,8%
2012	5.617.832 ⁽³⁾	4.812.524	472.725	416.700 ⁽¹⁾	95.911 ⁽²⁾	4.642.104			16.057.796
%VAR. 12/11	8,4%	0,8%	3,5%	7,5%	6,2%	5,6%			5,0%
2013	5.436.538 ⁽³⁾	4.539.671	460.744	426.125 ⁽¹⁾	94.881 ⁽²⁾	4.826.377			15.784.336
%VAR. 13/12	-3,2%	-5,7%	-2,5%	2,3%	-1,1%	4,0%			-1,7%
2014	5.320.247 ⁽³⁾	4.468.454	446.653	437.469 ⁽¹⁾	94.032 ⁽²⁾	5.067.495			15.834.350
%VAR. 14/13	-2,1%	-1,6%	-3,1%	2,7%	-0,9%	5,0%			0,3%
2015	5.088.904 ⁽³⁾	3.921.637	370.518	375.532 ⁽¹⁾	83.712 ⁽²⁾	4.560.714	1.404.703 ⁽⁴⁾	503 ⁽⁵⁾	15.806.223
%VAR. 15/14	-4,3%	-12,2%	-17,0%	-14,2%	-11,0%	-10,0%			-0,2%

(1) Abonos B1-B2, B2-B3, B3-C1 y C1-C2. Hasta 2007 los abonos B1-B2 se incluyen en las Zonas B.

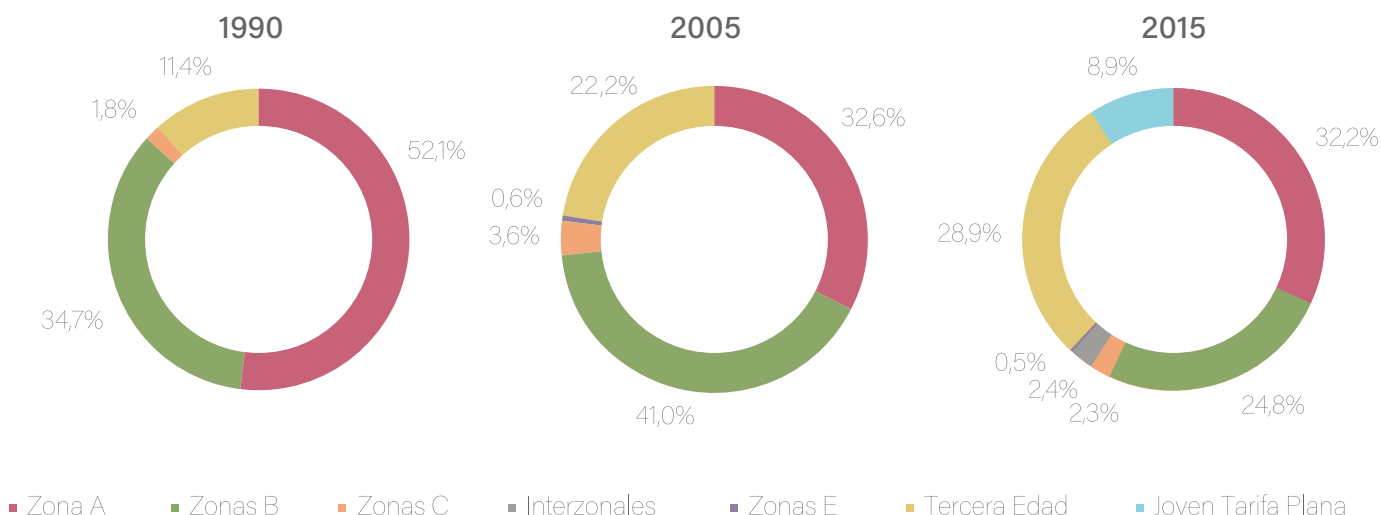
(2) Zona exterior a la C.A.M., cuyo ámbito se corresponde con una parte del territorio de Castilla-La Mancha

(3) Incluye Tarjeta Azul

(4) Desde octubre de 2015. Este dato incluye 503 de PAE (Programa de Activación para el Empleo)

(5) Desde noviembre de 2015

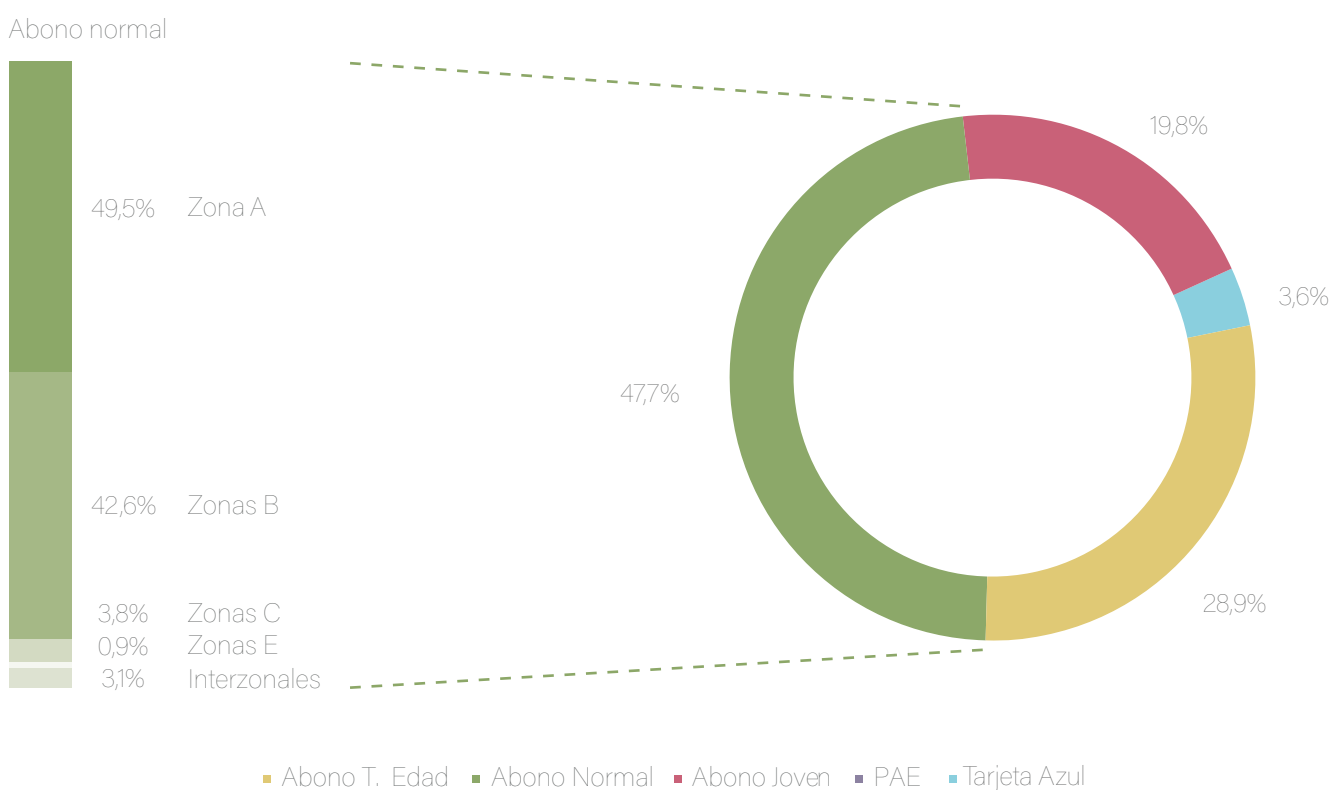
(6) Programa de Activación para el Empleo



Las medidas tarifarias adoptadas han dado lugar a una distribución de los abonos por zonas en 2015 en la que los abonos de tarifa única (Tercera Edad, Joven y Desempleados) representan ya una mayoría con el 48% de las ventas totales, porcentaje que aumentará significativamente el próximo año, ya que ha de tenerse en cuenta que el nuevo abono joven solo ha afectado al último trimestre de 2015. El impulso que esta medida ha supuesto para las ventas de los abonos ha significado también que los meses de octubre, noviembre y diciembre representen los máximos de las ventas del año, por este mismo orden, con una diferencia entre el mes de octubre y el promedio anual de casi el 19%.

Relacionando las ventas del mes punta con la población total de la Comunidad de Madrid entre 4 y 85 años se obtiene una penetración del 26,8%, es decir, más de uno de cada cuatro madrileños es usuario habitual del Abono Transporte.

Ventas del Abono Transporte por perfil y zonas

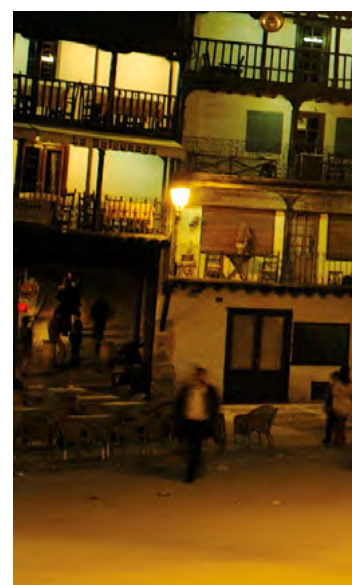
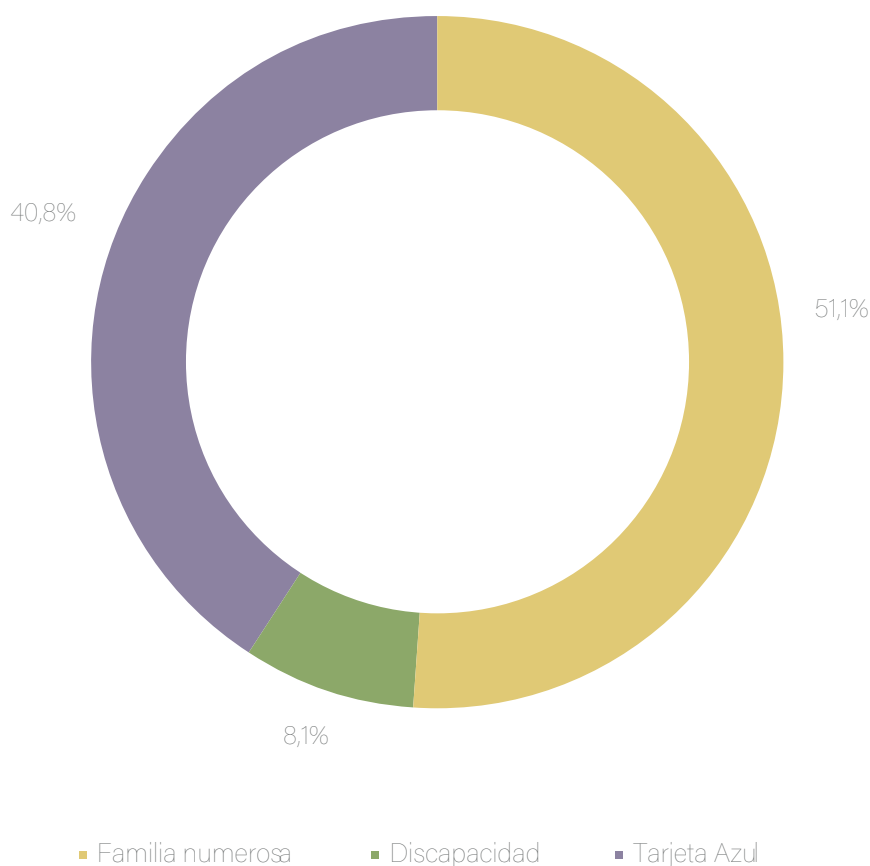


Venta de títulos sociales

En cuanto a los títulos sociales, en 2015 se han vendido un total de 1.387.764 abonos de las diferentes categorías, un 9,7% más que el año anterior, habiendo aumentado especialmente las ventas correspondientes a las personas con discapacidad.

Más de la mitad de las ventas (51,1%) corresponden a las diferentes categorías de familias numerosas, el 40,8% a los beneficiarios de Tarjeta Azul y el 8,1% restante a personas con discapacidad.

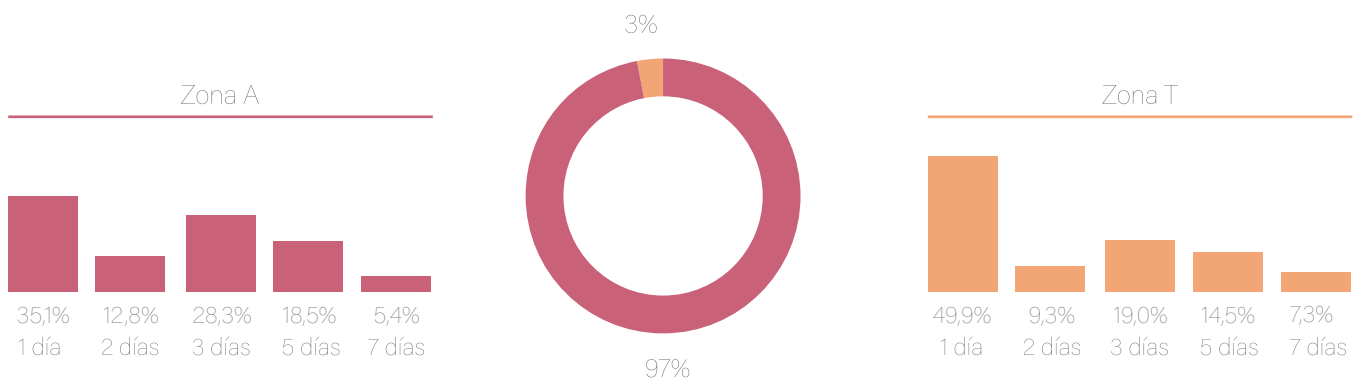
	Familia Numerosa		Discapacidad		Tarjeta Azul		Total
	Ventas	% s/ total	Ventas	% s/ total	Ventas	% s/ total	Ventas
2015	709.433	51,1%	112.468	8,1%	565.863	40,8%	1.387.764
2014	640.468	50,6%	95.542	8,7%	529.446	41,8%	1.265.456
% 2014 / 2015		10,8%		17,7%		6,9%	9,7%



En cuanto a la venta de los diferentes billetes turísticos (Normal, Infantil y Congresos), en el año 2015 se ha alcanzado la cifra de 562.256 unidades, un 17,2% más que el año anterior.

La zona A sigue manteniendo la cuota mayoritaria, con un 97,3% del total de las ventas, mientras que por periodo de validez, los títulos de 1 día son asimismo los que mayor difusión alcanzan, aunque en este caso se aprecian diferencias entre las zonas, observándose una mayor concentración en torno al periodo de 1 día en el caso de las ventas para el conjunto de las zonas.

■ Distribución de la venta de billete turístico por zona y periodo de validez ■



Cerca de
16 millones
de Abonos Transporte
vendidos



Venta de billete turístico por perfil y zonas

Días	Normal	Infantil	Congresos	Total
1 día, zona A	175.419	15.555	944	191.918
2 días, zona A	65.790	3.371	696	69.857
3 días, zona A	147.149	5.906	2.027	155.082
5 días, zona A	87.532	3.793	9.649	100.974
7 días, zona A	27.106	1.430	796	29.332
Total zona A	502.996	30.055	14.112	547.163
1 día, zona T	6.800	725	2	7.527
2 días, zona T	1.300	74	23	1.397
3 días, zona T	2.674	164	35	2.873
5 días, zona T	2.034	77	80	2.191
7 días, zona T	997	61	47	1.105
Total zona T	13.805	1.101	187	15.093
Total 2015	516.801	31.156	14.299	562.256
Total 2014	431.888	30.242	17.766	479.896
%15/14	19,7%	3,0%	-19,5%	17,2%



Billete Turístico
Tourist ticket

← **7 DIAS**
7 DAYS

Valido durante 7 días desde su primera utilización
Valid for 7 days after first use

067438

ABONO  TRANSPORTES



2014

Billete Turístico
Tourist ticket

← **5 DIAS**
5 DAYS

Valido durante 5 días desde su primera utilización
Valid for 5 days after first use

067438




2014

Billete Turístico
Tourist ticket

← **3 DIAS**
3 DAYS

Valido durante 3 días desde su primera utilización
Valid for 3 days after first use

067438



2014

Billete Turístico
Tourist ticket

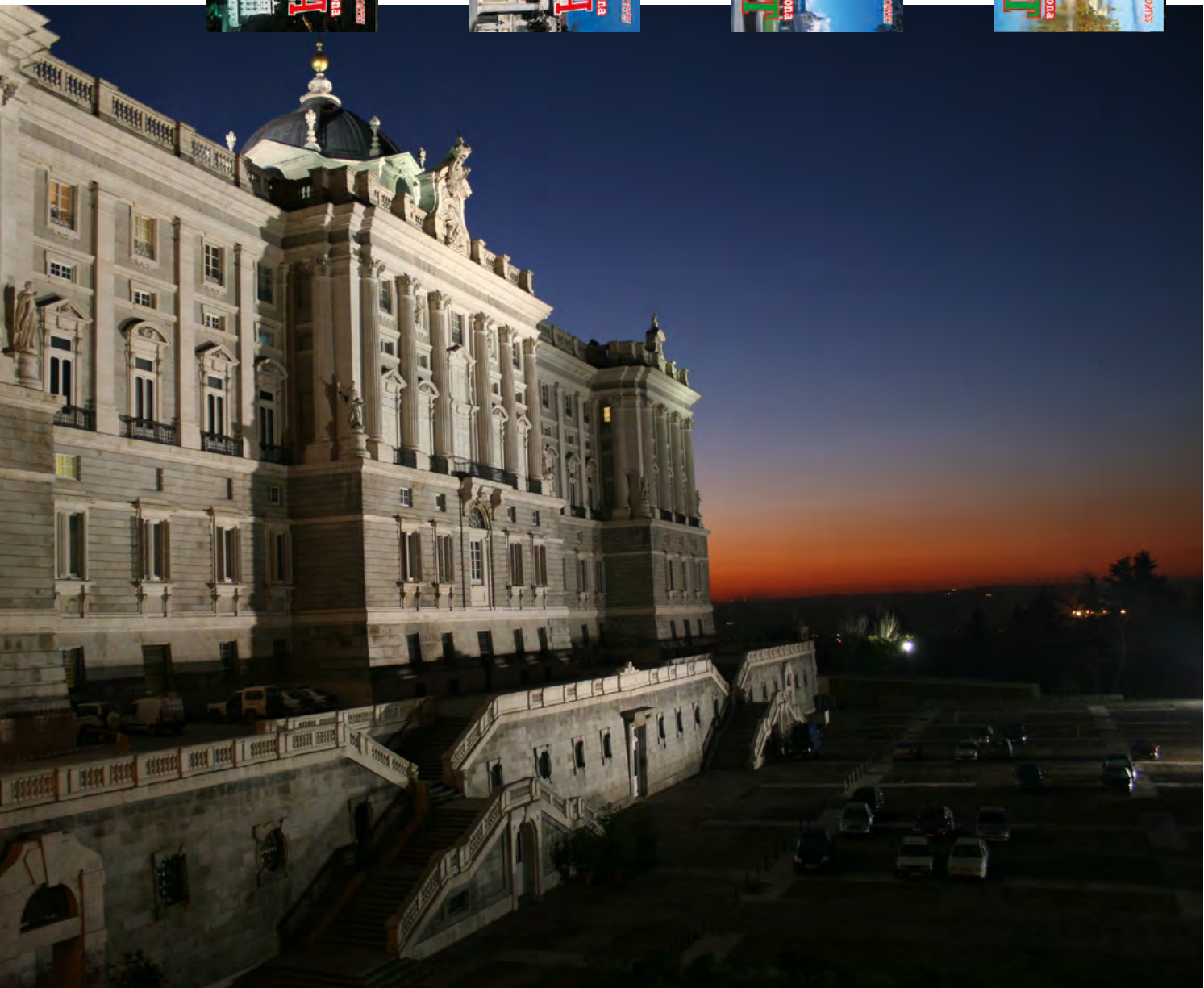
← **1 DIA**
1 DAY

Valido durante 1 día desde su primera utilización
Valid for 1 day after first use

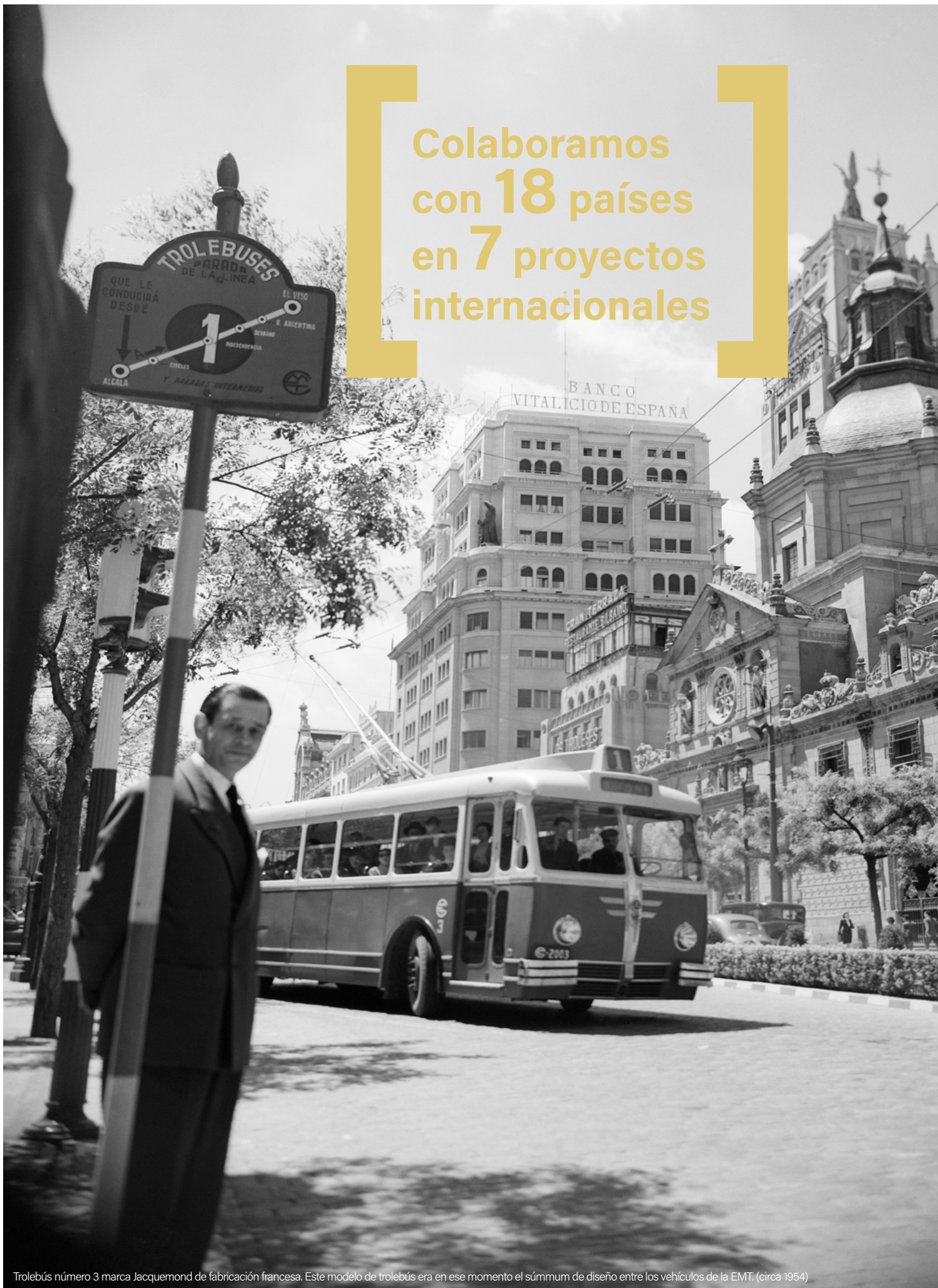
067438



2014



Colaboramos
con **18** países
en **7** proyectos
internacionales



Trolebús número 3 marca Jacquemon de fabricación francesa. Este modelo de trolebús era en ese momento el sùmmum de diseño entre los vehículos de la EMT. (circa 1954)

4. Estudios y proyectos

Los estudios y proyectos que realiza el CRTM dan respuesta a las funciones y objetivos de las diferentes áreas de actividad de este organismo en el desarrollo de sus competencias.

Desde hace años, el CRTM viene desarrollando una importante actividad en materia de innovación tecnológica aplicada a múltiples áreas de desarrollo como la información al usuario en tiempo real, sistemas de billetaje, integración de datos de los distintos operadores y la gestión de incidencias.

El CRTM además participa intensamente en numerosos proyectos europeos dirigidos a la investigación y el desarrollo tecnológico en el ámbito del transporte y movilidad, fomentando la cooperación e intercambio de experiencias con sus homólogos europeos.



4.1. Estudios

■ Estudio para la definición y evaluación de alternativas al marco tarifario vigente en el sistema de transporte público de la comunidad de Madrid ■

La definición del marco tarifario vigente en el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid ha permanecido invariable en sus elementos conceptuales básicos desde la creación del título integrado, el Abono Transporte. Sin embargo, los cambios acaecidos desde entonces en todos los órdenes (infraestructuras, localización de actividades económicas y desarrollos urbanísticos, sociodemográficos, de hábitos y comportamientos...), unidos al impacto de la crisis económica y a la sustitución de la tecnología con la introducción de la tarjeta sin contacto, aconsejan el análisis y evaluación de alternativas con capacidad de resolver las distorsiones y de absorber las nuevas posibilidades en la gestión de la movilidad, potenciando el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid como base de una estrategia global de movilidad sostenible.

El estudio realizado se enmarca en este contexto, y se ha estructurado en un capítulo inicial de diagnóstico de la situación actual y estudio comparativo con otras áreas metropolitanas; un segundo capítulo de propuestas de modificación, desarrollado en tres apartados (en relación con la frecuencia de utilización, con la zonificación y con los aspectos sociales); un capítulo de reflexiones en torno a la relación entre las tarifas y la demanda del transporte público y un cuarto con la sostenibilidad económica del sistema tarifario. Se completa con cuatro anejos que desarrollan las herramientas de cálculo utilizadas, las características de los sistemas tarifarios comparados, la información de partida y explotada expresamente para la realización del estudio, y las tablas de resultados de las alternativas evaluadas. Se ha realizado asimismo una síntesis del estudio de carácter ejecutivo.

■ Encuesta sintética de movilidad 2014 ■

Durante el mes de noviembre de 2014 se realizaron los trabajos de campo de la Encuesta Sintética de Movilidad (ESM2014), primera de estas características realizada por el CRTM. La encuesta tenía como objetivo la caracterización de la movilidad de los residentes en la Comunidad de Madrid en un día laborable. La forma de sondeo fue a través de dos métodos: un Panel y un CATI, entre ambos se encuestó a una muestra de 4.898 individuos con edades de entre 14 y 80 años, de los cuales un 19% no había realizado ningún viaje en el día de referencia. Con anterioridad, el estudio de la movilidad de los residentes en la Comunidad de Madrid se llevaba a cabo mediante encuestas a hogares, las denominadas encuestas domiciliarias de movilidad¹.

En 2015 se cierra la explotación de los datos y obtención de resultados, destacando que en la Comunidad de Madrid se producen 12.925.051 desplazamientos en un día laborable medio, lo que representa una movilidad relativa de 2,4 viajes por persona, 1,7 en modos mecanizados y un 0,7 a pie. Dos de cada tres viajes se llevan a cabo en modos mecanizados (70,1%), con una proporción superior del uso del vehículo privado frente al transporte público (57,8% y 42,2% respectivamente). El reparto modal de las etapas en transporte público indica una superioridad en el uso del Metro (40,5%) frente al resto de modos: EMT (29,3%), interurbanos (15,1%), Cercanías (14,1%) y Metro Ligero (1,1%).

(1) En la Comunidad de Madrid se han llevado a cabo cinco encuestas domiciliarias, en 1974, 1981, 1988, 1996 y 2004.

■ Análisis de flujos intermodales de viajeros en intercambiadores del municipio de Madrid

En el cuarto trimestre de 2015 se efectuó un estudio sobre la caracterización de los usuarios de los principales intercambiadores y áreas intermodales del municipio de Madrid. Esta caracterización se apoya en los resultados de una toma de datos en campo consistente en la realización de una encuesta presencial a 31.838 a usuarios de los intercambiadores que suben al autobús interurbano en dichas áreas intermodales -la muestra representa un 19,7% de viajeros subidos-. Se completó la investigación con un aforo de viajeros subidos y bajados en dichas infraestructuras.

El estudio se realizó en los intercambiadores de Avenida de América, Moncloa, Plaza de Castilla, Plaza Elíptica y Príncipe Pío; además de las áreas intermodales de Aluche, Legazpi, Canillejas, Villaverde Bajo Cruce, Ciudad Lineal, Conde de Casal y la terminal de Oporto. En total se investigaron 188 líneas interurbanas que realizaron 8.951 expediciones en el periodo comprendido entre las 6:00 y las 22:00 horas de un día laborable.

■ Estudio de caracterización de la demanda de autobuses urbanos de los municipios metropolitanos coronas B y C

Entre los meses de octubre y noviembre de 2015 se llevó a cabo un aforo y encuesta auto cumplimentada a bordo en las líneas de autobuses urbanos de los municipios de las coronas B y C. Se encuestó a 35.855 usuarios, lo que supuso el 63% de la demanda de las líneas investigadas. Se contabilizaron los viajeros subidos y bajados en cada parada de las 113 líneas que recorren los 36 municipios estudiados de las coronas B y C de la Comunidad de Madrid, entre las 6:00 y las 22:00 h, lo que significó el control de 2.669 circulaciones (el 42,6% del total del día).

Esta subred, que consta de 113 líneas, transporta cerca de 160.000 viajeros en un día laborable. En conjunto, con distintas variaciones según el municipio, el 90% de los viajes están basados en el domicilio y un 64% corresponde a una movilidad obligada (por motivo trabajo y/o estudio). El 74,5% de los viajeros utilizan el Abono Transporte, siendo el 32,3% usuarios del Abono Joven, el 32,1% del Abono Transporte Normal y el 10,1% del Abono de la Tercera Edad.



4.2. Nuevas tecnologías

La implantación del nuevo Abono Joven ha supuesto afrontar el desafío tecnológico de modificar las condiciones del perfil del abonado de una manera ágil con el fin de evitar molestias al usuario e impedir aglomeraciones y colapsos en las oficinas de gestión de la tarjeta. Por este motivo, y teniendo en cuenta que más de 250.000 titulares de tarjetas debían proceder a este cambio, se diseñó una estructura basada en dotar a los puntos de carga de la función de actualización del perfil, lo que se realizaba en la operación de carga, en conexión con el backoffice y los servidores a los que se les dotó de esta capacidad.

El planteamiento de utilizar la red de carga/recarga fue un éxito, y prueba de ello es la efectiva respuesta que se pudo ofrecer a la masiva demanda de estos títulos por parte de los ciudadanos.

En paralelo a estos desarrollos, el CRTM ha realizado importantes avances en el tratamiento de datos. Por un lado, se ha puesto en marcha un proyecto piloto en el entorno del BIG DATA con el objetivo de evaluar arquitecturas y herramientas, y por otro, se han realizado varias pruebas mediante el uso de ontologías en un entorno SPARQL ENDPOINT, con el propósito de revisar la infraestructura del CRTM hacia un futuro portal OPEN DATA.

Finalmente, durante este año se han instalado algunas máquinas automáticas de expendición de tarjetas sin contacto en máquinas (DETA) en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y en IFEMA. Estas máquinas pueden expender tarjetas sin contacto posibilitando la carga de títulos turísticos.



4.3. Proyectos europeos

El CRTM desde sus orígenes ha tenido una actividad muy importante en proyectos de investigación y desarrollo. Durante 2015 los proyectos activos en el contexto europeo son los siguientes:



3iBS (2012-2015)

Se orienta a la mejora de la imagen del autobús en el entorno urbano, buscando soluciones clave y conceptos innovadores, y el intercambio de conocimientos a escala global.

www.3ibs.eu



NODES (2012-2015)

Nuevas herramientas para el diseño y operación de los intercambiadores de transporte urbano. Su objetivo es el desarrollo de herramientas para el diseño y operación de nuevos intercambiadores urbanos, así como su validación en distintas ciudades europeas.

www.nodes-interchanges.eu



OPTICITIES (2013-2016)

Se centra en el desarrollo y validación de estrategias y herramientas basadas en ITS para una gestión multimodal e integrada de la red de transporte.

www.opticities.com



SIMON (2014-2016)

El proyecto aporta soluciones específicas en los viajes multimodales para personas mayores y de movilidad reducida en general, sentando las bases de un planificador de viajes accesibles.

www.simon-project.eu



IN LIFE (2015-2018)

El proyecto aporta soluciones tecnológicas destinadas a las personas con dificultades cognitivas con el objetivo de que puedan desempeñar sus tareas cotidianas, como es la movilidad en transporte público.

www.inlife-project.eu



City4Age (2015-2018)

El proyecto provee a personas mayores y/o con dificultades motoras, cognitivas y cualquier otra que les dificulte sus relaciones sociales, servicios basados en herramientas TIC adaptadas para su uso fácil en la ciudad.

www.city4ageproject.eu



EBSF-2 (2015-2018)

European Bus System of the Future-2. El proyecto avanza en las soluciones para los autobuses del futuro destacando las innovaciones para la reducción del uso de combustible y eficiencia energética, así como la búsqueda de una mayor comodidad para los usuarios.

www.ebsf2.eu



Más de 1,5 m
de visitas a la r
app "Mi trans

Estación de metro de Santo Domingo de la línea 2. Acceso Gran Vía. El autobús es un Leyland Titan OPD2 de la línea 1 (barrada), (circa 1954)

Millones
nueva
"porte"

5. Relaciones con los ciudadanos

El CRTM otorga una gran importancia a mantener informados a los ciudadanos sobre las acciones llevadas a cabo por el organismo, no solo para dar a conocer los nuevos servicios de los que disponen los usuarios del transporte público, sino para que tengan conocimiento de su gestión y líneas de actuación. Buenos ejemplos de ello son la web institucional del CRTM, la creación de la app de tiempo real "Mi transporte", la creación del portal de transparencia, la edición de planos y publicaciones o la instalación de Paneles de Información al Viajero en multitud de marquesinas.

Además el CRTM tiene un firme compromiso con la vocación de servicio a los usuarios del transporte público y para ello tiene definida una política de atención a los usuarios cuyo principal objetivo es facilitar el acceso de los ciudadanos a la tarjeta de transporte público y a los servicios e información en relación con ella, así como la atención a sus quejas y reclamaciones.

La Responsabilidad Social Corporativa y las iniciativas que en ella se engloban (Club de Amigos del Transporte Público, web Ventex20, acuerdos con ONG, exposiciones, etc.) hacen que la experiencia de viaje del cliente mejore notablemente la percepción del Sistema de Transportes de Madrid.



5.1. La información al usuario

La página web del CRTM (www.crtm.es) es la mayor fuente de información sobre el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid gracias al trabajo constante de actualización de sus contenidos (modificaciones del servicio, novedades en el diseño de la red de transporte, planos y publicaciones, etc.). Muestra de ello son las visitas que la página web recibe, más de 4 millones durante 2015.

Este año se han introducido dos nuevas herramientas en la web: por un lado un mapa interactivo donde consultar la ubicación y características de la red de aparcamientos ligados al transporte público de los que dispone la Comunidad de Madrid, que facilita el acceso a la ciudad informando a los conductores de las distintas áreas en las que estacionar sus vehículos y acceder al sistema de transporte público; y por otro lado un mapa en el que se visualizan, en tiempo real, los niveles de NO2 en el municipio de Madrid, gracias al cual los usuarios pueden tener en cuenta qué días es especialmente importante moverse en transporte público, para minimizar los desplazamientos en vehículo privado y contribuir al descenso de los niveles de contaminación.

Además se han realizado grandes esfuerzos para facilitar la información sobre las acciones y novedades más destacadas de esta institución hacia los medios de comunicación. Por ello, durante 2015, la página web institucional ha publicado 96 comunicados de prensa con su respectivo apoyo fotográfico.



5.1.1. La nueva app de tiempo real "Mi transporte"

En el mes de mayo el Consorcio de Transportes presentó su nueva aplicación para dispositivos móviles, con información en tiempo real sobre todo el sistema de transportes de la Comunidad de Madrid. La app permite conocer cuál es la parada o estación más cercana a la posición del usuario, y en cuánto tiempo pasará el próximo servicio, entre otras utilidades. Al finalizar el año ya tenía más de 130.000 descargas y más de 1,5 millones de visitas.

Esta nueva herramienta oficial, denominada "Mi transporte", supone la integración de los datos de las 40 empresas operadoras que ofrecen servicios de transporte público en la región, y permite tener un conocimiento en tiempo real de todos los horarios de metro, autobuses urbanos e interurbanos, trenes de Cercanías y metros ligeros.

Gracias a esta aplicación el usuario es capaz de saber los tiempos de paso por parada de todos los modos de transporte de manera integrada, buscar las paradas más cercanas y ser guiado hasta las mismas mediante el uso de realidad aumentada, o saber si hay alguna perturbación en el sistema de transporte público que pueda afectar a su viaje gracias al módulo de Avisos. Además de información sobre el transporte público, "Mi Transporte" integra otro tipo de información de gran utilidad para los usuarios entre otros la localización de lugar de estacionamientos del sistema de bicicleta pública de Madrid (BiciMad), puntos turísticos, aparcamientos de relación con transporte público y rutas verdes ciclistas.

La app facilita la situación exacta y los horarios de los más de 5.000 vehículos que diariamente prestan servicio en el sistema de transporte público madrileño, y filtra toda esa información para hacerla sencilla, atractiva e intuitiva a los usuarios habituales e incluso a los turistas. Pensando en estos, precisamente, la aplicación tiene versión tanto en español como en inglés y ofrece datos de interés turístico, como situación de museos y oficinas de turismo, entre otras informaciones, así como los puntos de recarga de la Tarjeta de Transporte Público.

La aplicación es oficial y gratuita y se puede descargar tanto en Google Play de Android como en la App Store de Apple. Esta herramienta ha sido desarrollada con medios propios del Consorcio de Transportes de Madrid y cofinanciada por fondos europeos gestionados a través de la Consejería de Economía. Asimismo, su desarrollo ha sido posible gracias a la existencia del Centro de Gestión Integral del Transporte Público (CITRAM) encargado de integrar toda la información en tiempo real del conjunto del sistema de transporte público.



5.1.2. El portal de transparencia

Con objeto de garantizar la transparencia de la actividad del CRTM, como organismo público de la Comunidad de Madrid, así como asegurar el derecho de acceso a la información asociada, este organismo ha publicado en noviembre de 2015 su Portal de Transparencia: transparencia.crtm.es. Toda la información contenida en este portal, además, se ha publicado en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

En este portal los ciudadanos pueden acceder a una gran variedad de información pública, ordenada en 5 categorías: Información Institucional, Legislación y Normativa, Presupuesto, Contratos y Gastos, Plan de Gobierno y Datos Abiertos.

Adicionalmente, a través de este portal, el ciudadano puede ejercer su Derecho de Acceso, que garantiza la posibilidad de llevar a cabo consultas sobre datos e información pública. Para este fin, se ha habilitado un formulario online, que se presenta de manera digital, aunque también se puede descargar el documento oficial de solicitud y presentarlo de manera presencial en cualquier oficina de registro de la Comunidad de Madrid.

5.1.3. Los planos de transporte

El CRTM desarrolla el Programa de Publicaciones Informativas de Transporte (PPIT) en cumplimiento de una de sus funciones básicas, "la información a los usuarios" (art. 2.2.j de la Ley de Creación del CRTM). Durante el año 2015 se han editado las siguientes publicaciones informativas:

Serie 3. Plano de los Transportes de Madrid

Edición en papel acompañada de una edición especial en PVC sin plegar para instalar en las marquesinas de la EMT del municipio de Madrid.

Serie 4. Plano de los Transportes de la Comunidad de Madrid

Edición en papel acompañada de una edición especial plastificada sin plegar para instalar en las marquesinas de la red de interurbanos de la Comunidad de Madrid.

Serie 5. Planos de transportes de Distritos de Madrid

Actualización para la web de los planos de los distritos de Latina y Carabanchel.

Serie 6. Planos de transporte de municipios de la Comunidad de Madrid

Se mantiene durante 2015 la actualización de numerosos planos de la serie 6 para su inclusión como fichero PDF en la página web del CRTM. Entre estos planos se encuentran: Alcalá de Henares, Alcobendas, Ajalvir, Aranjuez, Arganda del Rey, Cercedilla, Getafe, Griñón, Leganés, Majadahonda, Meco, Mejorada del Campo, Móstoles, Parla, Pinto, Pozuelo de Alarcón, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, Valdemoro, Velilla de San Antonio, Villanueva de la Cañada y Villanueva del Pardillo.



Serie i. Folletos, publicaciones informativas

Se trata de folletos de formatos diversos editados como apoyo a distintos eventos o a la información sobre determinadas novedades de la red de transporte.

- Plano del Maratón de Madrid en transporte público.
- Folleto de instrucciones de la nueva Tarjeta Transporte Público.
- Informe anual/memoria del Consorcio Regional de Transportes de Madrid 2014.
- Folleto de instrucciones del Billete Turístico.
- Propuestas para el Desarrollo del Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025.
- Plano del circuito y opciones de accesibilidad a la Carrera de la Mujer.
- Materiales informativos de los cortes de Metro de verano de 2015.
- Elaboración del Plan de Contingencias de los Intercambiadores de Transportes.

5.1.4. Los Puntos de Información al Viajero (PIV)

Los paneles de información en tiempo real son otra de las grandes apuestas tecnológicas del CRTM. Los conocidos como Puntos de Información al Viajero (PIV) son paneles colocados en paradas de autobús que ofrecen información en tiempo real sobre la llegada del próximo autobús a la parada, así como posibles incidencias u otras informaciones de interés para los viajeros.

En este año 30 marquesinas de autobuses interurbanos situadas en distintos municipios madrileños se han dotado de estos paneles, alcanzando un total de 347 puntos de información en tiempo real (correspondientes a 429 pantallas) instalados a cierre de 2015. En el caso de la red de EMT, la cifra de paneles instalados durante el pasado año es de 85, alcanzando un total de 449 dispositivos.

5.2. La atención al público

Los principales canales de atención personalizada al usuario de transporte público de la Comunidad de Madrid son:

- Oficinas de Gestión de la Tarjeta Transporte Público
- Atención telefónica

5.2.1. Las Oficinas de Gestión de la Tarjeta Transporte Público

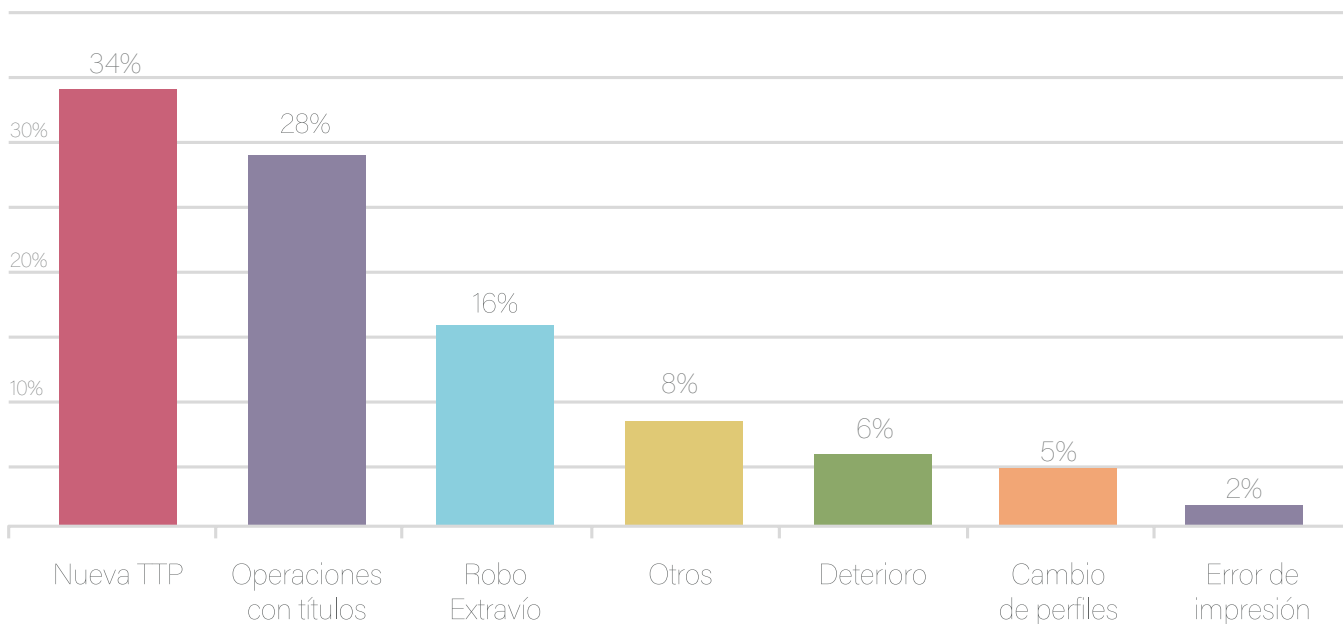
La Tarjeta Transporte Público (TTP) se puede obtener on-line o de manera presencial en las Oficinas de Gestión.

En el año 2015 se dispone de 27 Oficinas de Gestión estratégicamente ubicadas en la Comunidad de Madrid, en las que se han tenido muy en cuenta aspectos relacionados con el nivel de servicio, como la accesibilidad espacial y temporal, frecuencia de uso de las instalaciones por los usuarios, espacio disponible, etc.

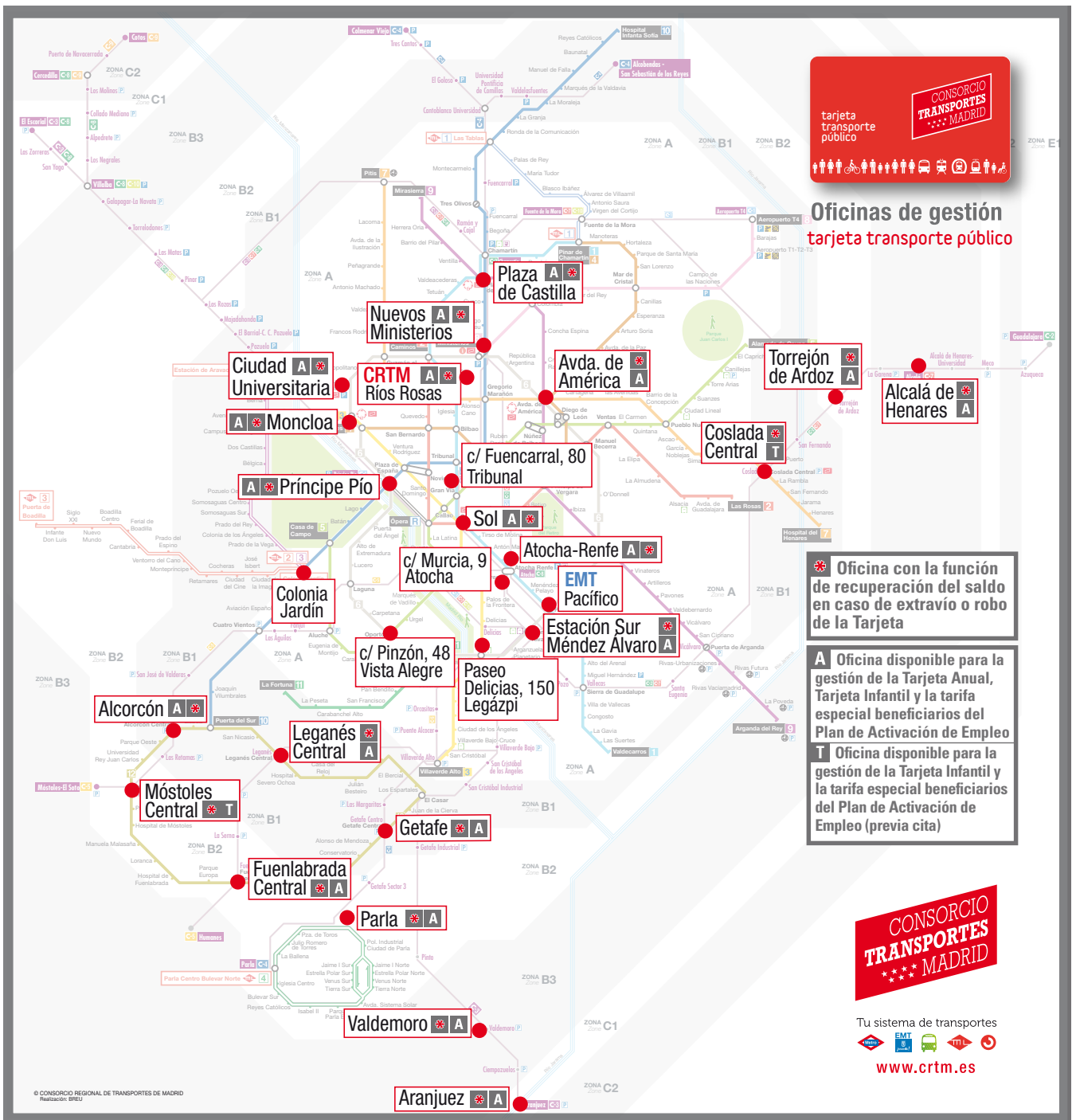
Durante el año 2015, las Oficinas de Gestión del CRTM han realizado 997.965 operaciones relacionadas con la Tarjeta de Transporte Público, duplicando prácticamente el número de operaciones del año anterior (502.554 operaciones). Este incremento se ha debido principalmente a las actuaciones en materia tarifaria como el nuevo abono joven y la TTP infantil.

De las 997.965 operaciones relacionadas con TTP, un 34% (339.324) corresponden a la incorporación al sistema de nuevos usuarios, seguido de operaciones realizadas a los títulos que incluyen dichas tarjetas, que alcanzan un 28% (282.813).

■ Tipo de operaciones realizadas en oficinas de gestión (2015) ■



Las oficinas de gestión que más operaciones han realizado durante 2015 han sido Sol con 169.735, seguida de Moncloa con 96.160 y de la sede Central del CRTM con 90.170.



Oficinas de gestión tarjeta transporte público

Oficina con la función de recuperación del saldo en caso de extravío o robo de la Tarjeta

A Oficina disponible para la gestión de la Tarjeta Anual, Tarjeta Infantil y la tarifa especial beneficiarios del Plan de Activación de Empleo
T Oficina disponible para la gestión de la Tarjeta Infantil y la tarifa especial beneficiarios del Plan de Activación de Empleo (previa cita)



Tu sistema de transportes

www.crtm.es

MUNICIPIO DE MADRID

- A ATOCHA-RENFE** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 22 h**
- A AVENIDA DE AMÉRICA** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 22 h**
- A CIUDAD UNIVERSITARIA** **Lunes a viernes de 7 a 22 h**
- COLONIA JARDÍN** **Lunes a viernes de 7 a 22; Sábados de 10 a 22 h**
- A CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID**
 Plaza Descubridor Dlego de Ordás, 3 - 28003 Madrid
Lunes a viernes de 8 a 20 h
- A MONCLOA** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 22 h**
- A MENDEZ ÁLVARO - ESTACIÓN SUR** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 22 h**
- A NUEVOS MINISTERIOS** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados y domingos de 10 a 22 h**
- A PLAZA DE CASTILLA** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 22 h**
- A PRÍNCIPE PÍO** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 22 h**
- A SOL** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados y Domingos de 10 a 22 h**
- OFICINA EMT** - Calle Cerro de la Plata, 4
Lunes a Viernes de 8 a 14 h

OTROS MUNICIPIOS

- A ALCALÁ DE HENARES** - Estación de Autobuses
Lunes a viernes de 8 a 20 h; Sábados: de 10 a 14 h
- A ALCORCÓN** - Ayuntamiento
Lunes a viernes de 8:30 a 20 h; Sábados: de 8:30 a 14 h
- A ARANJUEZ** - Estación de Autobuses
Lunes a viernes de 10 a 14 y 16 a 20 h; Sábados: de 10 a 14 h
- T COSLADA CENTRAL** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 14 h**
- A FUENLABRADA CENTRAL** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 14 h**
- A GETAFE** - Ayuntamiento
Lunes a viernes de 10 a 14 y 17 a 20 h; Sábados: de 10 a 14 h
- A LEGANÉS CENTRAL** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 14 h**
- T MÓSTOLES CENTRAL** **Lunes a viernes de 7 a 22 h; Sábados de 10 a 14 h**
- A PARLA** - **Lunes a viernes de 9 a 16 h**
- A TORREJÓN DE ARDOZ** - Estación de Autobuses
Lunes a viernes de 8 a 20 h; Sábados: de 10 a 14 h
- A VALDEMORO** - Ayuntamiento - **Martes y jueves de 9 a 14**

ESTANCOS:

- CALLE FUENCARRAL, 80.** 28004 Madrid
Lunes a viernes: 9 a 14 h y 17 a 20:30 h; Sábados: 9 a 14 h
- CALLE MURCIA, 9.** - 28045 Madrid
Lunes a viernes: 9 a 14 h y 17 a 20:30 h; Sábados: 9 a 14 h
- CALLE PINZÓN, 48.** - 28022 Madrid
Lunes a viernes: 9 a 20:30 h; Sábados: 9 a 14 h
- PASEO DELICIAS, 150.** - 28045 Madrid
Lunes a viernes: 8 a 20:30 h; Sábados: 9 a 14 h

Las citas previas para las Oficinas de Gestión se pueden obtener con el servicio on-line o a través del 012. En 2015 considerando ambos canales se han dado un total de 416.138 citas previas con un tiempo medio de obtención de la misma de 3,6 días.

5.2.2. La atención telefónica

Durante el año 2015 se han recibido a través del 012 un total de 365.985 llamadas relacionadas con el Sistema de Transporte Público de la Comunidad de Madrid. Este servicio trabaja coordinadamente con el CRTM para dar respuesta a las necesidades de información de los usuarios del transporte de la Comunidad de Madrid.

El tiempo medio de espera es de 1,2 minutos y el tiempo medio de atención es de 3,6 minutos.

5.3. Las reclamaciones

El sistema de transportes de la Comunidad de Madrid en el año 2015 ha tenido 56.865 reclamaciones, cifra muy similar a las reclamaciones de 2014 (56.829), lo que supone una media de 41,4 reclamaciones por millón de viajeros. Estas cifras recogen las reclamaciones recibidas a través de los diferentes canales de los que dispone el usuario: web de reclamaciones del CRTM, a través de los operadores de transporte público, 012 (SUQUE) y otros organismos.

Las principales causas de reclamación por modo de transporte son:

- **Metro:** Operaciones con TTP (21%), frecuencia de servicio (12%), funcionamiento puntos de venta (14%).
- **EMT:** Atención recibida (13%), frecuencia de servicio (16%), irregularidades en la conducción (11%).
- **Concesiones por carretera:** Incumplimiento de horarios (18%), atención recibida (10%), frecuencia del servicio (8%).
- **Metros ligeros y otras concesiones ferroviarias:** Control del fraude (21%), funcionamiento puntos de venta (16%), frecuencia del servicio (10%).
- **Renfe-Cercanías:** Estaciones y equipamiento (38%), incidencias de servicio (19%), títulos de transporte (14%).
- **CRTM:** Compensación económica TTP (44%), atención recibida (7%).

Durante este año se ha acometido un ambicioso proyecto de mejora en la gestión de los libros de reclamaciones oficiales, donde se han sustituido los diferentes libros de reclamaciones existentes en los modos de transporte por el nuevo modelo de libro/hoja de reclamaciones único para todos los operadores, lo que ha permitido simplificar y unificar el proceso de reclamación y mejorar su gestión.

5.4. La Responsabilidad Social Corporativa

La suma de todos los comportamientos responsables mejora la imagen y la reputación de una institución, por este motivo, la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) del Consorcio Regional de Transportes es cada vez más transversal.

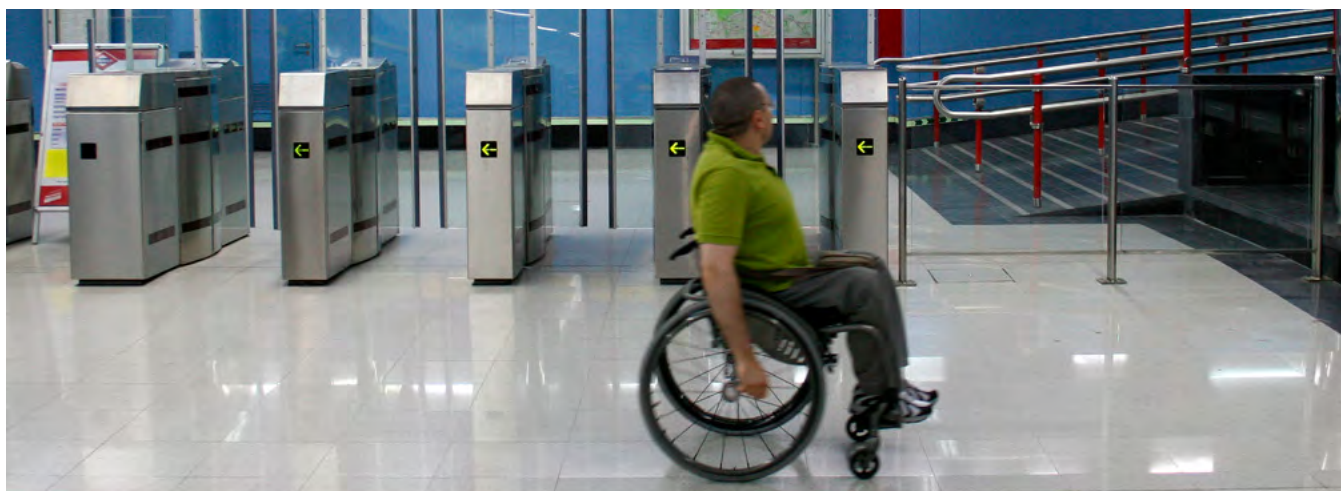
El carácter social del propio Sistema de Transporte de la Comunidad de Madrid y la implantación de numerosas medidas con impacto económico, medioambiental y social han producido un incremento en el valor percibido del Consorcio de Transportes por los distintos grupos de interés.

La gestión responsable en el último año se ha afianzado con la puesta en marcha de numerosas iniciativas estratégicas, como el portal de transparencia, la renovación de la flota de autobuses urbanos e interurbanos, las constantes mejoras de accesibilidad, la promoción de la intermodalidad bici y transporte público, la implantación de instalaciones sostenibles, el desarrollo de las distintas Rutas Verdes de Madrid y la creación de aplicaciones orientadas a facilitar la movilidad diaria del cliente.

Además de la consolidación del Club de Amigos del Transporte Público, merecen especial mención las distintas acciones realizadas en relación con el cliente del transporte público. Cabe destacar el nuevo abono joven de la Comunidad de Madrid de 20€ para todas las zonas, con un marcado carácter social por el beneficio económico directo sobre las familias y por el incremento considerable del número de viajeros de este segmento. En ambos casos, el impacto económico y social y la experiencia de viaje del cliente han mejorado notablemente la percepción del Sistema de Transportes de Madrid.

Por otra parte, el Sistema de Transportes de Madrid integra en la gestión las preocupaciones sociales, entendiendo que es una gran oportunidad para aportar mayores beneficios a la sociedad. En este marco de gestión responsable, numerosas empresas, instituciones y ONG se vinculan con el Consorcio de Transportes como aliado estratégico para sus actividades sociales y culturales, entendiendo el Sistema como un canal de comunicación para transmitir sus valores corporativos. Buen ejemplo de ello son Aldeas Infantiles, Fundación Española del Corazón, Fundación Síndrome de Down, Cruz Roja Española, Fundación Real Madrid, El Corte Inglés (Día Internacional contra el Cáncer de Mama), Fundación Excelentia, Parque Warner, etc.

El esfuerzo realizado en aportar soluciones a todos los grupos de interés del Consorcio Regional de Transportes de Madrid hace que nuestra Responsabilidad Social Corporativa sea transversal, eficiente y sostenible.



5.5. El Club de Amigos de Transporte Público

En el marco de nuestra Responsabilidad Social Corporativa, el CRTM ha continuado con la promoción de actividades socioculturales a través del Club de Amigos del Transporte Público. Este Club, puesto en marcha en el año 2013, tiene como objetivo fomentar la movilidad sostenible y el uso del transporte público a través de ventajas exclusivas para los usuarios habituales. Solo con poseer la Tarjeta Transporte Público, los usuarios pueden inscribirse en esta plataforma (www.clubdeamigos.crtm.es) y acceder a numerosos sorteos y descuentos en actividades culturales, de ocio y eventos deportivos de la Comunidad de Madrid. Se ofrece así un valor añadido al sistema de transporte público, beneficiando a los que eligen una forma sostenible de moverse por la región.

Durante 2015 la plataforma ha recibido más de 125.000 visitas. Entre los eventos de los que han podido disfrutar los socios del Club de Amigos, destacan los conciertos de la Film Symphony Orchestra o la Fundación Excelentia, el concierto solidario "Por ellas" de Cadena 100, o los partidos del Eurobasket 2015, evento alrededor del cual se articuló una campaña de promoción de la Tarjeta Transporte Público.



5.6. La campaña "Ventex20"

Con motivo de la implantación del nuevo abono joven se llevó a cabo una campaña informativa y de promoción, bajo el lema "Vente x 20". Su objetivo era incentivar la adquisición de este título entre los usuarios del transporte público menores de 26 años, que les permite viajar por toda la región, en cualquier modo de transporte y sin límite de viajes.

Para ello, todos los días 20 de cada mes se realizan sorteos y promociones entre los titulares de estos abonos, en los que se ofrecen propuestas culturales y de ocio de la Comunidad de Madrid. Estos sorteos se articulan a través de una plataforma digital, creada expresamente para este fin: www.ventex20.com.

Desde su puesta en marcha en octubre de 2015, hasta finalizar el año (es decir, en tan solo 3 meses), la página web de la campaña "Vente x 20" alcanzó las 200.000 visitas. Entre las promociones que se han incluido durante el primer trimestre de funcionamiento destaca el sorteo de entradas de cine, obras de teatro, musicales, o conciertos de grandes artistas nacionales.



vente

x20



nuevo abono joven

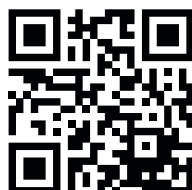
SOLO 20€

hasta los **26 AÑOS**

A PARTIR DEL 1 DE OCTUBRE
VÁLIDO PARA TODAS LAS ZONAS

+info ventex20.com

unimos Personas
Tu sistema de transportes



Comunidad de Madrid
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

5.7. Las exposiciones

Desde el CRTM se mantiene una línea de trabajo que pone en valor aspectos que vinculan el transporte público con la cultura o las artes plásticas. En este sentido en 2015 se organizan dos interesantes exposiciones en la que se pone el foco en el transporte, pero desde ópticas bien distintas.

Exposición "Del cartón al Microchip. 150 años de historia del billete de transporte"

En 2015 finalizó la primera fase de la migración del sistema de billeteaje a la tecnología sin contacto, con la desaparición de los últimos cupones magnéticos que acompañaron a los títulos personales (abonos de transporte) desde su creación en 1987. Con este motivo, la exposición organizada por el CRTM con la colaboración de la Real Casa de la Moneda, deja constancia documental de un interesante viaje de la historia de nuestra ciudad que dura ya más de 150 años.



Exposición "El Transporte Madrileño en el Objetivo de Catalá-Roca"

Las evocadoras imágenes en blanco y negro de Catalá-Roca tienen un denominador común, la existencia de elementos del transporte público. Al valor artístico e histórico de estas obras de arte se contraponen a cada imagen otra del mismo emplazamiento en 2015 realizadas por el fotógrafo Miguel Berrocal. En los paneles expuestos se reflejan imágenes ya inexistentes, como los autobuses de dos pisos o los tranvías y que sin embargo marcaron en aquel momento la modernidad y evolución del transporte público.



El transporte madrileño en el objetivo de Catalá-Roca



Proyecto Catalá-Roca (1922-1926) es uno de los proyectos fotográficos más importantes del siglo XX. En el momento de hacer y publicar sus fotografías, Catalá-Roca ya había comenzado a trabajar en el proyecto de modernización de Madrid. Su intención era mostrar a la ciudad como un lugar moderno y avanzado. El resultado de su trabajo es un conjunto de imágenes que reflejan la evolución de la ciudad y el transporte público.



El transporte madrileño en el objetivo de Catalá-Roca



Diseño y comodidad

El diseño fue una clave vital en Madrid en que sus líneas de transporte público en el momento de hacer sus fotografías (1922-1926). La red de transporte público de Madrid en ese momento era una de las más modernas de Europa. El resultado de su trabajo es un conjunto de imágenes que reflejan la evolución de la ciudad y el transporte público.




Intercambiador de transportes de Moncloa, del 23 de febrero al 16 de marzo de 2015

46

visitas de delegaciones internacionales



Autobús Leyland Titan OPD2. Carrocería de dos pisos construida por la compañía Auxiliar de Ferrocarriles. Línea 1 (barrada), de Cea Bermúdez a Cartagena por Princesa. (circa1954)

6. Relaciones institucionales

La experiencia del CRTM y el modelo integrado del sistema de transportes de la Comunidad de Madrid han convertido a este organismo en un valioso miembro de las asociaciones más destacadas del sector. Se cuentan entre ellas la Unión Internacional del Transporte Público, que reúne a los principales operadores, representantes de la industria y autoridades de transporte público a nivel mundial; la Asociación de Autoridades Europeas del Transporte Metropolitano, foro de intercambio de información y experiencia entre las principales autoridades de transporte público europeas; o el Observatorio de Movilidad Metropolitana, que cuenta con las principales autoridades del sector de las principales ciudades españolas. Asimismo, la calidad de los servicios prestados a lo largo de sus casi 30 años de historia ha dotado a este organismo de un gran atractivo para numerosas delegaciones de expertos en movilidad y transporte público, interesados en conocer el modelo desarrollado por el CRTM y su sistema de gestión.



6.1. Presencia internacional

El CRTM está presente en las más importantes asociaciones del sector:

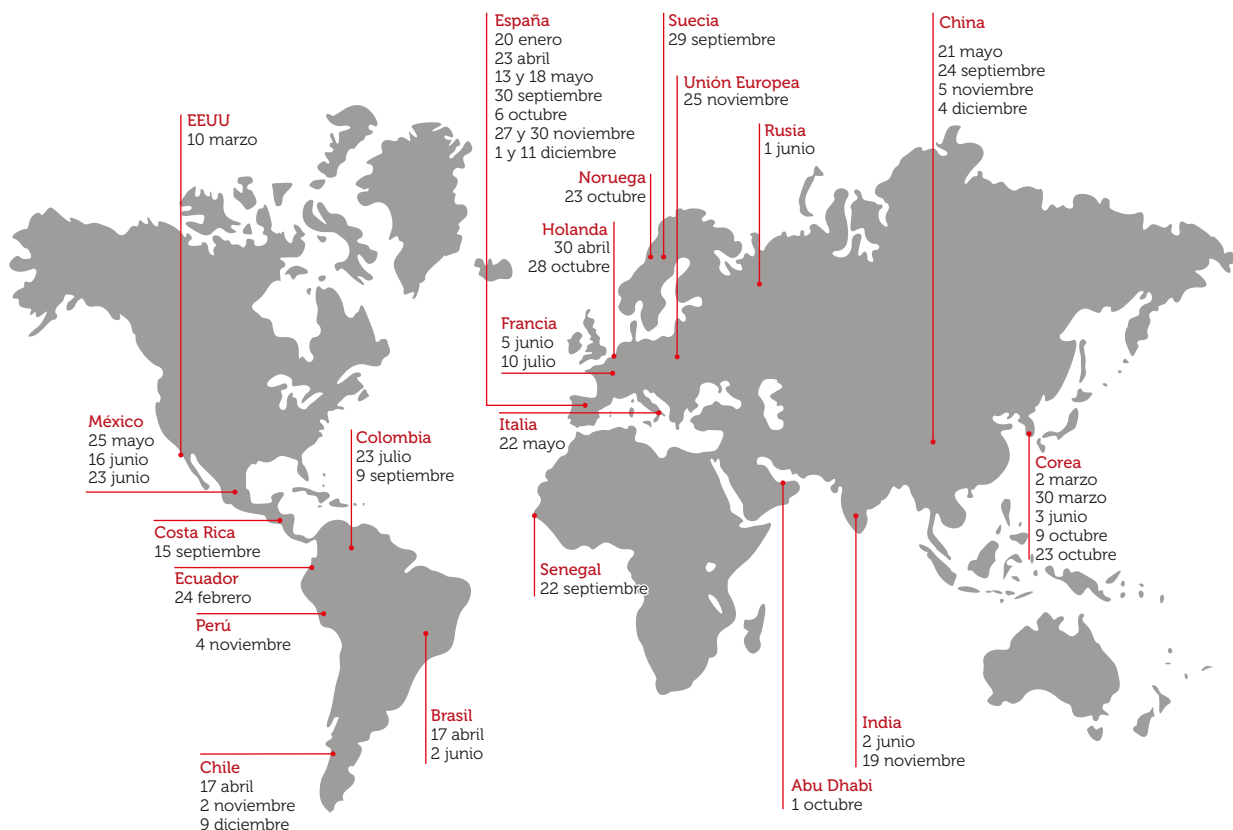
■ UITP: Unión Internacional del Transporte Público

Como miembro de la UITP, el CRTM participa en el Comité de Autoridades de Transporte, la Comisión Transporte y Ciudad y el Comité de Metros Ligeros. Asimismo, el CRTM forma parte del Consejo Ejecutivo de la UITP.

■ EMTA (Autoridades Europeas de Transporte Metropolitano)

El CRTM ostenta el cargo de Tesorero de EMTA, y desde su creación en 1998 participa activamente en reuniones, foros y grupos de trabajo que dicha asociación promueve, además de ser el miembro responsable de la elaboración del Barómetro de Transporte Público de las Áreas Metropolitanas Europeas.

En 2015 se han celebrado dos reuniones de la Asamblea General. La primera, en mayo en Oslo (Noruega), y la segunda en octubre en Vilnius (Lituania).



El CRTM es miembro de los organismos internacionales UITP y EMTA

■ Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) ■

El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) es una iniciativa de análisis y reflexión constituida por las Autoridades de Transporte Público (ATP) de las principales áreas metropolitanas españolas, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Industria (a través del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) y el Ministerio del Interior (a través de la DGT), con el objeto de reflejar la contribución del transporte público a la mejora de la calidad de vida y del desarrollo sostenible en las ciudades.

El OMM publica un informe anual en el que se analiza la movilidad de las áreas metropolitanas participantes, que se presenta en Jornadas Técnicas donde además se debaten aspectos relacionados con la movilidad sostenible.

Desde la puesta en marcha de esta iniciativa, la presencia del CRTM en sus reuniones anuales ha sido una constante. En 2015 el organismo autonómico ha participado en la XII Jornada Técnica del OMM, sobre "Eficiencia y tecnología del transporte urbano y metropolitano", celebrada en Granada el 21 de abril.

■ Visitas y asesoramiento internacional ■

La experiencia del CRTM y el modelo integrado del sistema de transportes de la Comunidad de Madrid atraen a numerosas delegaciones, interesadas en conocer la metodología de planificación y construcción de las infraestructuras regionales y el sistema de gestión integrado del transporte público de Madrid. Concretamente, en el año 2015, el CRTM y sus infraestructuras han recibido 46 visitas de todo el mundo.

Los países que han mostrado su interés en los servicios madrileños tienen orígenes geográficos muy diversos. Durante este año, el CRTM ha recibido delegaciones de expertos e investigadores de las siguientes regiones y países: Abu Dhabi, Brasil, República de Corea, Colombia (Bogotá), Costa Rica, Chile, China, Ecuador (Cuenca), España, EEUU, Francia (París), Holanda, India, Italia, México, Noruega (Oslo), Perú, Rusia, Senegal, Suecia y Unión Europea.



6.2. III Premios a la Promoción del Transporte Público y la Movilidad Sostenible

Como en ediciones anteriores de este certamen, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha querido premiar aquellas iniciativas que se han puesto en marcha a lo largo del año 2014, y que han contribuido de forma positiva al transporte colectivo y al desarrollo de un sistema eficiente, integrado y accesible.

En el acto, que tuvo lugar en 2015, un total de 23 empresas, instituciones y personas particulares fueron galardonadas dentro de los III Premios a la Promoción del Transporte Público y la Movilidad Sostenible, en una ceremonia presidida por el Consejero de Transportes, Infraestructuras y Vivienda, Pablo Cavero. Los premios se dividen en tres categorías: empresas privadas, instituciones públicas o asociaciones sin ánimo de lucro y personas o eventos que difunden el valor del transporte público.

Para premiar a las diferentes empresas e instituciones, se valoraron factores como el carácter innovador de las medidas establecidas o su grado de implantación. Entre los galardonados se encuentra la empresa KPMG, el grupo Castrosúa y el grupo SEUR, por la introducción de elementos innovadores y respetuosos con el medio ambiente en sus procesos productivos, y la promoción de uso del transporte público para trasladarse a los centros de trabajo.

La apuesta por la bicicleta ha sido uno de los motivos para galardonar diversos programas de los Ayuntamientos. Boadilla del Monte, Alcorcón y Madrid han sido los municipios elegidos este año, por la construcción de carriles-bici o la promoción de sistemas de préstamos de bicicletas, entre otras medidas.



Asimismo, se ha premiado a Cruz Roja Española, por promover actividades con acceso en transporte público; al colegio Ignacio Zuloaga, por su difusión del uso de la bicicleta en la comunidad educativa; y la Film Symphony Orchestra, por sus conciertos sorpresa en el intercambiador de Moncloa.

En la categoría de personas o eventos, se ha premiado a José Antonio García, regidor de un estanco, por su colaboración en la venta de títulos electrónicos; y a Juan Merello, el que fuera ocho años presidente de la Asociación Pedalibre, por su trabajo como coordinador del documento "Directrices para un Plan Nacional de la Bicicleta". Asimismo se destacó la idea de una pareja de novios, Jorge Granado y Arancha Bautista, de tematizar su boda con elementos de la red de Metro de Madrid, ya que este modo de transporte ha sido protagonista fundamental durante su relación.

Finalmente, en el acto también se reconoció el trabajo de los empleados del Consorcio Regional de Transportes de Madrid que han cumplido 25 años de servicio en este organismo, así como de trabajadores de diferentes operadores (Metro, EMT, Cercanías-Renfe, intercambiadores, autobuses interurbanos y metros ligeros) que han destacado en su actitud ejemplar para convertir al transporte de la Comunidad de Madrid en un referente de calidad.

Edita

Consortio Regional de Transportes de Madrid

Edición, diseño y producción editorial

© Eventos & Comunicación Con Sentido, S.L.
www.con-sentido.es

Fotografía

© Archivo Fotográfico del Consorcio Regional de Transportes.

© Miguel Berrocal. Páginas 5, 19, 51, 63, 69 y 81

© Francesc Català Roca. Gentileza del Arxiu Fotografic del COAC (Barcelona). Páginas 4, 18, 50, 62, 68 y 80. Català Roca es uno de los más reconocidos fotógrafos españoles del siglo XX. Durante 2015 el Consorcio Regional de Transportes organizó una exposición basada en aquellas imágenes de Català Roca ambientadas en el Madrid de los años cincuenta y sesenta y en sus modos de transporte. La presencia de una selección de sus fotos en esta publicación sirve de epílogo a esa exposición.

Depósito legal
M-12264-2017

©de los textos, sus autores

©de las fotografías y dibujos, sus autores

©de la edición, Consorcio Regional de Transportes de Madrid

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada, o transmitida de manera alguna, ni por ningún medio, ya sea digital, electrónico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Plaza del Descubridor Diego de Ordás, 3
28003 Madrid

prensa.crtm@crtm.es
www.crtm.es



unimos Personas



Tu sistema de transportes

