

EMT



¡MADRID!

Nº 1

FEBRERO 2016

Publicación
trimestral



EMT Madrid

la circular

En este número destacamos

01 ENTREVISTA

Álvaro Fernández Heredia, nuevo Gerente de EMT Madrid, nos desvela los próximos retos de la empresa.

02 EMT CADA DÍA

Una campaña institucional para acercar al usuario a la realidad de EMT.

03 NUEVO PROTOCOLO DE CONTAMINACIÓN

Un protocolo más estricto para episodios de alta contaminación

EDITORIAL

En esta legislatura estamos asistiendo a cómo el transporte de la ciudad y la salud son dos temas de actualidad que aparecen vinculados. La sensibilidad sobre el impacto en nuestras vidas de las emisiones de contaminantes va en aumento porque notamos que afectan a nuestro devenir cotidiano: nuestros hijos tienen bronquiolitis de forma más recurrente, personas que nunca habían tenido alergias las padecen por primera vez a edades avanzadas o amigas con asma nos dicen cómo notan esos días malos en Madrid. No es una entelequia, es algo que respiramos día a día.

La Empresa Municipal de Transportes es una agente fundamental para conseguir que los ciudadanos disfruten de un Madrid mejor. Además de contribuir a que la movilidad sea de alta calidad, tenemos la responsabilidad de que sea limpia. Por eso EMT afronta una renovación de su flota de grúas y autobuses. Lucharemos por conseguir que la circulación sea lo más fluida posible, que el uso del coches sea más racional que el actual y que el transporte colectivo sea la alternativa más eficiente y atractiva, porque de esa forma reduciremos la contaminación.

Estamos acostumbrados a asumir la responsabilidad de dar un servicio fundamental al ciudadano. Ahora debemos adquirir el compromiso de velar por su salud: el reto de una EMT protectora.

ÍNDICE

04 - ENTREVISTA

- Álvaro Fernández Heredia

12 - A TODO GAS

- Cerca de 75.000 usuarios se subieron al bus de la Navidad
- Validar en la H1 al Hospital Infanta Leonor, con o sin Tarjeta Transporte
- EMT mejora el servicio de siete líneas de su red
- Dos rutas especiales para contribuir a la "Campaña del Frío"

14 - CLIENTE

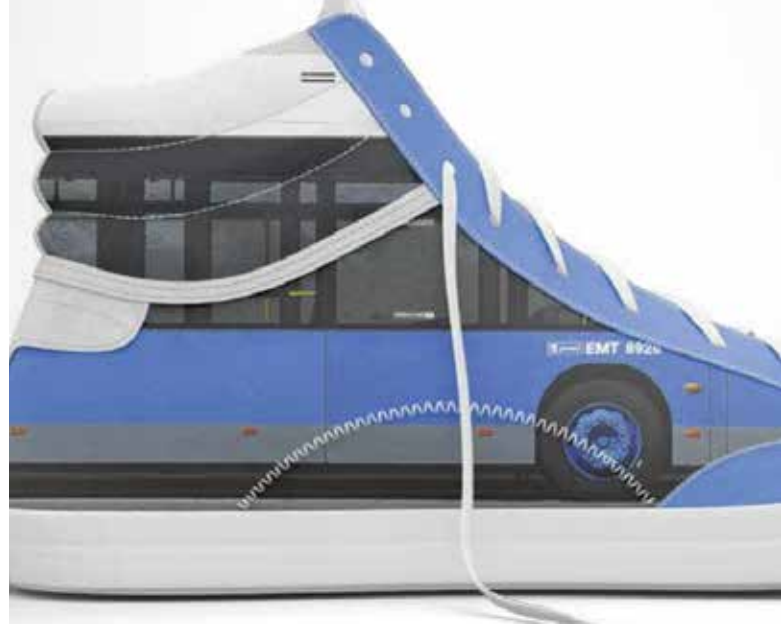
- EMT, cada día. Un mensaje cotidiano para acercarse a los usuarios
- La nueva web de EMT, más navegable y accesible
- Mejorar el acceso de personas con movilidad reducida cuando falla la rampa

18 - SOSTENIBILIDAD

- Un protocolo más estricto para episodios de alta contaminación

20 - POR DENTRO

- EMT y Madrid Movilidad unen sus fuerzas



21 - POWERED BY

- EMT desarrolla una app específica para Apple Watch y Samsung Gear-S



22 - RSC

- EMT respaldo para el proyecto "Tapones para una nueva vida"
- Nuevo reconocimiento a la política de accesibilidad de EMT
- Los trabajadores aportan más de 750 kilos de alimentos en la gran recogida

24 - INNOVA

- EMT se implica en un proyecto internacional sobre información ambiental



MÁS DE 180 TRABAJOS PARTICIPAN EN EL CONCURSO DE MICROVÍDEOS Y MICRORRELATOS "FELIZ AIRE NUEVO"



ÁLVARO FERNÁNDEZ HEREDIA

Doctor por la Universidad Politécnica de Madrid, consultor, investigador con vocación de docente y experto en planificación, gestión y explotación del transporte.



Texto: Nuria García - **Fotos:** Rubén Pascual

Álvaro Fernández Heredia ha tomado el testigo del anterior gerente de EMT, Rafael Orihuela.

Se incorporó el pasado mes de septiembre con un bagaje profesional más que notable para un joven ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que se declara firme defensor de la sostenibilidad y se compromete a que EMT juegue un papel protagonista en la era de la movilidad "inteligente".

“EMT TIENE QUE LIDERAR

LA ESTRATEGIA HACIA UNA

MOVILIDAD SOSTENIBLE”

Dejar el mundo académico para capitanear una nave de más de 8.000 trabajadores ha debido de suponer un gran cambio profesional.

En otras circunstancias no lo hubiera aceptado. Pero existe un proyecto político detrás, del actual Ayuntamiento, en el que creo. Las ganas de colaborar hacen que te implique personalmente. Profesionalmente, tengo mucha vocación por el mundo académico, así que este proyecto ha supuesto para mí cambiar de derroteros. Estar al frente de una empresa con la importancia y el prestigio de EMT es un gran reto, significa tener que aprender muchas cosas y poder aplicar otras que vienen de fuera, que también son relevantes.

¿Cuál es la tarea prioritaria que acometes en estos meses?

A nivel estratégico, la prioridad es conseguir la estabilidad financiera de la empresa con la vocación de que sea pública. Y no cualquier empresa pública, sino seguramente la que mejor funciona del Ayuntamiento. EMT es un referente. Y demostrar que lo público funciona, con niveles de calidad superiores

a los de las empresas privadas, parece simple pero es todo un desafío. Al llegar aquí me encuentro con una empresa eficiente que debe mejorar pero, sobre todo, debe emprender una labor comunicativa para contar sus virtudes: por ejemplo, que tiene uno de los costes operativos más competitivos de España en organizaciones de su "Ofrecemos un servicio económico con unas altas prestaciones. En un escenario así, habría que justificar qué interés tendría privatizar una empresa que funciona con esos estándares."

mismo sector, o bien que desempeña unas funciones que ninguna privada sería capaz de realizar.

Defender la empresa pública es como nadar a contracorriente de ciertas tendencias actuales, ¿no?

Que todo lo privado es más eficiente, creo, es un discurso que se ha querido imponer desde ciertos estamentos. Ese discurso llevamos sufriendolo desde hace mucho tiempo en ciertos sectores y

los ciudadanos hemos constatado que, cuando los procesos de privatización comienzan, disminuye la calidad en la mayoría de los casos. Quizá bajen también los costes, pero no siempre es así. Existen ejemplos donde la privatización no ha traído nada bueno y en los últimos años hemos asistido a la reversión de algunos procesos privatizadores en servicios fundamentales. Creo en el sector público y EMT es un buen ejemplo: le avalan 60 años de historia. En términos de calidad los indicadores hablan por sí mismos y en términos de costes operativos tenemos un coste razonablemente bajo. Ofrecemos al viajero un servicio económico con unas altas prestaciones. En un escenario así, los defensores de la privatización de EMT deberían justificar con algo más que pura ideología qué interés tendría privatizar una empresa que funciona con esos estándares.

EMT ha vivido años de pérdidas, ¿cómo combatir esos números desfavorables?

Primero hay que analizar la estructura de costes empresariales y ver si hay condiciones estructurales o ineficiencias que expliquen esas pérdidas.



La principal causa que genera pérdidas es la falta de financiación adecuada para la labor que tiene que hacer EMT y, en nuestro caso, esta viene mediada por el Consorcio Regional de Transportes. Con un análisis bastante sencillo que puede efectuar cualquier persona se puede comprobar que, en los últimos años, se estaba pagando a 4 lo que costaba a 5. Así de simple. No hay ninguna empresa, privada o pública, que logre ser sostenible de esta manera. Este tipo de decisiones se toman creyendo que las empresas de transporte se pueden gestionar como quien gestiona empresas de papel, pero este sector es un poco más complejo.

El año 2015 cerró con la polémica sobre la financiación de EMT. ¿Cómo se saldó?

Por negociación en la Asamblea de Madrid se consiguió una enmienda para mejorar la tarifa de equilibrio de EMT, es decir, 17,5 millones adicionales. Esto se suma a lo que aporta el Ayuntamiento de Madrid, que ha aumentado su parte llegando a unos 99 millones de euros para la línea de negocio de autobuses. Además, hay una inversión en torno a 64 millones para adquisición de 200 nuevos autobuses.

¿Crees que estas cantidades son suficientes?

No. Nosotros ya manifestamos nuestras expectativas en un presupuesto mayor. Nuestra intención era que los grupos políticos con responsabilidad analizaran las necesidades de EMT y que, a partir de ahí, tomaran

“Hoy por hoy, no nos falta madurez ‘sostenible’.
Los ciudadanos quizá estén más sensibilizados que los responsables políticos.”

las decisiones oportunas. Aunque no hemos alcanzado nuestras expectativas, al menos evitamos la situación de déficit a la que nos veíamos abocados. En esta legislatura, la propia Comunidad de Madrid, en política de transporte, ha dado un giro reconociendo que tanto Metro como los operadores privados de interurbanos necesitan mayores aportaciones. No se explicaba entonces por qué decidió esto para todos los operadores excepto para EMT, que estaba en la misma situación. Este planteamiento era manifiestamente injusto y reflejaba un uso partidista

de las responsabilidades que tenía la Consejería en materia de transportes.

Hablemos de nuestra ciudad. ¿Cómo alcanzar un modelo más sostenible a la altura de otras capitales? ¿Nos falta madurez "sostenible"?

Yo ahí niego la mayor. Opino que Madrid está a la altura de otras capitales e, incluso, por encima. Cuando hablamos de movilidad sostenible, recurrimos al ejemplo de Ámsterdam o Copenhague, que tienen un uso de la bici del 30%. Pero el que no va en bici, puede que viaje en coche privado. Y en términos de sostenibilidad, desde mi punto de vista, el que no se mueve en bici, va en transporte público o va a pie. En Madrid se camina mucho (una fortaleza que no deberíamos perder), la bici ha ganado su espacio y, sobre todo, existe un uso del transporte público elevado comparado con otras ciudades de Europa. Pocas capitales europeas superan a Madrid. La movilidad no es cuestión de ideología, es cuestión de desplazarse de la forma más eficiente.

Hoy por hoy, no nos falta madurez "sostenible". Se trata más bien de madurez política. Cuando se han aplicado medidas interesantes en Madrid, la ciudadanía ha respondido. Pongamos el ejemplo el protocolo de calidad del aire. Hemos oído mucho ruido en los medios de comunicación y mucho ruido por parte de los

grupos políticos, pero hemos visto una gran conciencia social. Los ciudadanos quizá estén más sensibilizados que los responsables políticos.

¿Qué político no tendría interés en favorecer un modelo más humano?

Creo que ninguno. Lo que ocurre es que tenemos una política muy infantil. Siempre se busca la confrontación. Seguramente muchos de los que hablan favor de la libertad en el uso del coche particular no quieren tener una ciudad cimentada en una movilidad a base de coches. No hablamos de excluir al coche del sistema de movilidad, no es eso. Lo que no debemos hacer es entregar la ciudad al coche cuando es el modo que menos gente mueve. El 80% del espacio público está pensado para el coche y este solo representa el 23% de los viajes en la ciudad, con las consecuencias que esto conlleva. Quizás algo esté fallando.

Se ha anunciado la compra de 200 nuevos vehículos para renovar el parque en 2016. ¿Qué tipo de autobuses se van a incorporar?

Van a ser todos de gas natural, excepto los híbridos, que serán diésel-eléctricos. Serán 40 articulados, 30 híbridos y el resto estándar. Todos lograrán reducir las emisiones medias de la actual flota.



La red de líneas tal y como está diseñada ahora, ¿necesitaría alguna actualización?

Podríamos hacer que la red en su conjunto sea entendida de manera más clara, ya que consta de muchas líneas y eso complica mucho la interpretación. También podríamos estimular la intermodalidad. En fin, hay mucho por hacer. En un momento donde se apuesta por la movilidad sostenible (y esto no supone hacer inversiones faraónicas que se "coman" todos los recursos de la ciudadanía), EMT



tiene que liderar esa estrategia, porque ni a pie ni en bicicleta se puede llegar a todos los sitios. En cuanto a un replanteamiento de la red de líneas, habría que hacerlo con cuidado. Hay que tener muy clara una estrategia para toda la ciudad de Madrid y cómo la red de autobuses urbanos encaja dentro de esa estrategia integral. No es algo que se pueda hacer de forma inmediata. Habría que tener estudios y no disponemos de ninguno reciente. Tenemos una red muy compleja, con


grandes cualidades y también desventajas. Pensemos que la mayor cobertura del transporte en la ciudad no la tiene el metro. Lo que tiene más a mano la mayoría de la gente es una parada del autobús, por lo tanto modificar la red - o simplemente cambiar una parada - afecta a muchas personas. Aquí hay que ser muy reflexivo. Si hacemos modificaciones, que no sea para perder las grandes cualidades de la red actual.

Se han recortado y suprimido servicios de autobús en los últimos años. ¿Deberían revisarse estas decisiones?

Yo creo que sí. Entiendo que se redujera la oferta cuando la demanda estaba disminuyendo, pero ahora la demanda está creciendo. En los últimos meses hemos registrado aumentos de demanda del 3% en nuestra red. Además, los ciudadanos están acostumbrados a una oferta de transporte público de calidad y, por tanto, exigen calidad. Recortes realizados en ciertas líneas los fines de semana no han supuesto grandes ahorros y sí grandes inconvenientes para los viajeros afectados.

EMT ha apostado por la innovación y las últimas tecnologías incluso en momentos de coyuntura delicada. ¿Cómo valoras el esfuerzo realizado?

EMT es reconocida internacionalmente por ser puntera en temas tecnológicos y en implantación de sistemas para la movilidad. El problema es que los ciudadanos no la valoran así. Tenemos un déficit comunicativo, no sabemos divulgar aquello en lo que destacamos. Han venido delegaciones de muchos países a visitarnos, por ejemplo para conocer de cerca el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), y lo triste es que esa percepción de calidad no la tiene el ciudadano. El sistema tecnológico asociado a nuestros autobuses y aparcamientos no se encuentra en cualquier empresa.

A close-up, profile view of a man with dark hair, a beard, and glasses. He is looking out of a window, with a blurred cityscape visible in the background. The lighting is soft and natural, coming from the window. He is wearing a dark suit jacket over a light-colored shirt.

“Recortes realizados en ciertas líneas los fines de semana no han supuesto grandes ahorros y sí grandes inconvenientes para los viajeros afectados.”



**“Los
aparcamientos
son la ‘llave’ de
acceso en coche
a la ciudad y
es necesaria
una gestión
encaminada a un
uso más racional
del mismo”**

Hay proyectos en marcha como reducir el pago en efectivo en los autobuses. ¿Se podría implantar a corto plazo?

Sí, esta tecnología ya es posible. Habrá que estudiar cómo hacerlo puesto que tenemos un sistema financiero y tarifario muy complicado. El Consorcio ahí tiene mucho que decir. Habría que avanzar hacia una tecnología de pago no efectivo, es decir, poder pagar a través de tarjeta de crédito o mediante aplicaciones móviles. Todo aquello que suponga una facilidad para los usuarios del transporte público siempre será bienvenido.

Álvaro Fernández Heredia

Director Gerente



Bajo la marca de 'EMT Madrid' se han integrado otros servicios más allá de la gestión de la red de autobuses, como son muchos aparcamientos madrileños y el servicio de grúas. ¿Qué beneficios ha aportado la fusión con Madrid Movilidad?

Nos permite dejar de ser una empresa municipal de autobuses para ser realmente una empresa municipal de transporte. Ser un proveedor de movilidad para toda la ciudad y ofrecer más servicios nos acerca a una estrategia de movilidad más integral. Hoy en día, los aparcamientos son la "llave" de acceso en coche a la ciudad y es necesaria una gestión encaminada a un uso más racional del mismo (vemos todos los días en las entradas a la ciudad un uso poco racional de un coche/una persona). Por otro lado, las grúas son un servicio de asistencia al resto de la movilidad. La grúa seguirá desempeñando su papel a pesar de su mala prensa. Aunque, en realidad,

quien debería tener mala prensa es aquel que ocupa el carril-bus con su coche por un interés personal bloqueando el paso a cientos de pasajeros. El problema no es la grúa, sino las personas que violan las normas.

¿Cómo rubricarías mejor tu paso por EMT? ¿Qué metas te gustaría alcanzar?

Siempre digo que haremos lo que nos dejen. Creo que dejar una empresa saneada económicamente en la que los trabajadores no vivan con la incertidumbre y el miedo a ser "privatizados", con unas condiciones laborales adecuadas para, de esta manera, ofrecer un servicio de calidad, con eso me daría por contento. Si a eso añadimos protagonizar el cambio de modelo hacia una movilidad más "inteligente" y que EMT sea parte integrante de ese cambio, sería un objetivo que me dejaría muy satisfecho.



a todo gas



CERCA DE 75.000

USUARIOS SE SUBIERON

AL BUS DE LA NAVIDAD

El Bus de la Navidad de EMT recorrió las calles más emblemáticas y decoradas del centro de Madrid entre el 3 de diciembre y el 6 de enero ofreciendo a niños, y no tan niños, un paseo bajo el alumbrado navideño. Alrededor de 75.000 usuarios se subieron a bordo de estos vehículos de dos pisos, una

cifra bastante superior a la registrada en los dos años anteriores. Aunque el precio general del billete quedó establecido en 2 euros, los viajes han sido gratis para niños de hasta 7 años y se ha reducido la tarifa a los mayores de 65 años.

Validar en la H1 al Hospital Infanta Leonor, con o sin Tarjeta Transporte

Los usuarios de la línea H1 [Sierra de Guadalupe - Hospital Infanta Leonor] que porten Tarjeta Transporte sin contacto para la zona A, ya sea Abono Transportes o Tarjeta Azul, solo tienen que validar su título en la máquina canceladora de forma habitual.

El resto de usuarios de la H1 viajan con un justificante del conductor, sin coste alguno para ellos, que es un título exclusivo y único para esa línea y ese itinerario. En consecuencia, los portadores de un 'Metrobús' no tendrán que cancelar tampoco ese viaje ni ningún viajero sin título tendrá que abonar billete sencillo. Se calcula que la medida, en marcha desde el pasado mes de noviembre, beneficia a unos 50.000 viajeros al mes.

EMT mejora el servicio de siete líneas de su red

EMT está mejorando desde el pasado 18 de enero un total de siete líneas de la red municipal de autobuses. Las rutas son la 19 [Legazpi-Plaza Cataluña], la 82 [Moncloa-Barrio de Peñagrande], la 83 [Moncloa-Barrio del Pilar], la 114 [Avenida de América-Barrio del Aeropuerto], la 132 [Moncloa-La Paz], la 133 [Callao-Mirasierra] y la E3 [Felipe II-Puerta de Arganda]. El aumento de oferta se produce en las horas punta matutinas y vespertinas de los días laborables, en las que la dotación de autobuses en el conjunto de estas rutas crece un 7%.

Por otra parte, también durante este mes de enero, el Servicio Especial de EMT a Valdebebas pasó a prestarse como una línea regular con la denominación 171 "Mar de Cristal-Valdebebas".



Línea que enlaza la glorieta de San Vicente (Príncipe Pío) con el albergue de Pinar de San José

Dos rutas especiales para contribuir a la 'Campaña del Frío'

En coordinación con el Área de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Madrid, EMT vuelve a participar este año en la "Campaña del Frío" con dos servicios especiales de autobuses para trasladar a personas sin hogar hasta dos albergues municipales.

Una de estas rutas enlaza la glorieta de San Vicente (Príncipe Pío) con el albergue de Pinar de San José, en el distrito de Carabanchel. Funciona desde el pasado 25 de noviembre y estará operativa hasta el 31 de marzo de este año. Los autobuses de este servicio especial realizarán dos viajes por la mañana desde el centro de acogida hacia Madrid y otros dos por la tarde desde Príncipe Pío hasta el albergue. Un segundo servicio de esta campaña municipal está conectando Atocha con el albergue municipal de Vallecas desde el pasado 10 de diciembre y por un periodo de 3 meses. En la campaña de invierno 2014-2015 estas dos líneas transportaron más de 49.000 personas.

CLIENTE

EMT, CADA DÍA

Que EMT, gracias a las últimas tecnologías, transmite unos 10 Terabytes de información móvil cada mes o que está participando activamente en varios proyectos internacionales no son datos que conozca el ciudadano de a pie.

Ningún usuario del transporte concibe que los autobuses de EMT son capaces de transportar al día tantas personas como habitantes tienen las ciudades de Sevilla y Valencia juntas.

Por eso, la campaña CADA DÍA se ha propuesto acercar la realidad de la empresa a los viajeros. Una buena forma de hacer valer los esfuerzos de EMT en ámbitos como la calidad del servicio, las nuevas tecnologías, el I+D y las energías más "limpias", entre otros. La campaña externa hace especial mención al servicio de Ayuda a la Movilidad (grúas municipales) y a la gestión de buen número de aparcamientos madrileños, servicios que la empresa abarca desde hace algún tiempo bajo la marca EMT Madrid.

UN MENSAJE COTIDIANO

PARA ACERCARSE A LOS USUARIOS

EMT

cada día
every day



100%
accessibles

LA NUEVA WEB DE EMT, MÁS NAVEGABLE Y ACCESIBLE

EMT puso fin al año 2015 estrenando nueva página web. El sitio, que mantiene la misma dirección que hasta ahora (www.emtmadrid.es), es más navegable, accesible y presenta un diseño totalmente novedoso.

ESTRENAMOS WEB

www.emtmadrid.es

 EMT Bus Accede a nuestra red de autobuses: trayectos, horarios y mucho más.	 EMT Movilidad Consulta toda la información sobre el servicio de Ayuda a la Movilidad	 EMT Aparcamientos Conoce nuestra red de aparcamientos públicos. Ubicación, horarios y tarifas.	 Estado del servicio Aquí encontrarás incidencias y alteraciones de nuestro servicio
--	---	---	--

La web integra tres bloques de contenidos sobre los diferentes servicios que EMT presta desde que, en 2014, se fusionara con la extinta empresa municipal Madrid Movilidad: autobuses, Ayuda a la Movilidad y aparcamientos.

Asimismo, incorpora secciones mejoradas de 'Atención al Cliente', 'Consultoría e Internacionalización', 'Open Data' y 'Aeropuerto'. Este último apartado, uno de los más visitados por los usuarios, ofrece información detallada sobre las diferentes opciones para acceder al Aeropuerto "Adolfo Suarez-Madrid Barajas" en autobuses de EMT. Esta sección estará disponible pronto en ocho idiomas: español, inglés, francés, italiano, alemán, ruso, chino y japonés.

La recién inaugurada web incorpora un Portal de Transparencia. El sitio se ha confeccionado siguiendo las pautas de diseño adaptable o adaptativo (conocido por las siglas RWD, del inglés *Responsive Web Design*), que permite adecuar la apariencia de las páginas al dispositivo utilizado para visualizarlas (tabletas, teléfonos inteligentes, libros electrónicos, portátiles, PC, etcétera).

MEJORAR EL ACCESO DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA CUANDO FALLA LA RAMPA



El Ayuntamiento de Madrid quiere garantizar a las personas con movilidad reducida un servicio de transporte público de calidad, por eso el Área de Medio Ambiente y Movilidad está elaborando un nuevo protocolo que incluye una importante novedad relacionada con los autobuses urbanos, medida anunciada recientemente por la concejala Inés Sabanés. En caso de avería de rampas, el conductor del autobús deberá informar al viajero con movilidad reducida del tiempo que tarda en llegar el vehículo siguiente. Si el intervalo de espera supera los 15 minutos, el conductor ofrecerá al viajero afectado la posibilidad de avisar a un taxi accesible que le lleve hasta su parada de destino. En caso de fallo de la rampa, el conductor debe detenerse ante la parada y comunicar la incidencia al centro de control de EMT aportando datos sobre su localización, de manera que a través del centro se facilite un taxi al viajero para completar así su viaje.

Actualmente, la Comisión Técnica de Accesibilidad en Modos de Transporte del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras (C.A.S.B.) está trabajando, junto con los colectivos de personas con discapacidad, en una propuesta de regulación de uso de la plataforma central del autobús por usuarios de sillas de ruedas con el fin de compatibilizar dicha utilización por parte de estas personas y otros colectivos de viajeros.

UN PROTOCOLO MÁS ESTRICTO PARA EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN

Los altos niveles de contaminación registrados en Madrid en los meses de noviembre y diciembre obligaron al Ayuntamiento a aplicar un conjunto de medidas divididas en tres escenarios, en función de la gravedad y el impacto ambiental. Este protocolo ante episodios de alta contaminación ha sido revisado en enero adelantando los plazos de adopción de medidas en los casos de alta contaminación y endureciendo las restricciones.

El consistorio establece, desde el 1 de febrero, unos límites máximos más bajos en consonancia con la normativa europea. Si el anterior protocolo requería que dos estaciones de la misma zona superasen los 250 microgramos/m³ durante dos horas seguidas, el gobierno municipal ha rebajado este tope a los 200 microgramos/m³. Es decir, con esta nueva formulación se rebaja un escalón los niveles de preaviso y aviso, reduciendo las condiciones para su activación. Esto permite anticiparse al problema y avisar a la población de las medidas con antelación: se deja pasar un día entero entre activación del escenario y la aplicación de las mismas. Al mismo tiempo, se reducen los días de reiteración de las superaciones para activar los escenarios, que son los siguientes:

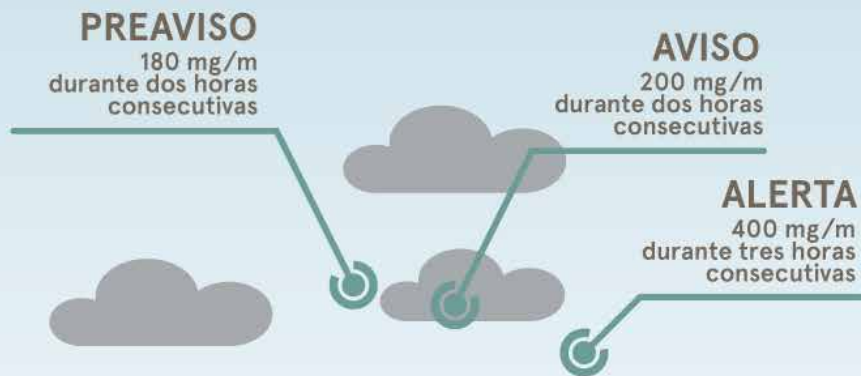
Escenario 1: promoción del transporte público, información al ciudadano y límite de 70 km/h en M-30 y accesos interiores de M-40

Escenario 2: todas las medidas anteriores + desactivación del SER (excepto vehículos autorizados)

Escenario 3: todas las medidas anteriores + circulación según matrícula par/impar en la almendra central+ recomendación a los taxis de no circular sin ocupantes.

Escenario 4: todas las medidas anteriores + extensión de la circulación par/impar a la M-30 + no circulación de taxis sin ocupantes.

Nuevo protocolo por alta contaminación



La instrucción de no circular según matrícula par/impar dejaría fuera a los vehículos eléctricos, híbridos o de gas y aquellos coches particulares que presenten una alta ocupación, es decir, tres o más ocupantes. Esto significa que viajar en coche privado está permitido siempre y cuando se aproveche de forma eficiente.

Refuerzos en la red de autobuses urbanos

En noviembre y diciembre del pasado año y dentro del escenario 2, los elevados niveles de dióxido de nitrógeno hicieron necesario limitar la velocidad dentro de la M-30 a 70 km/h, además de prohibir aparcar en la zona SER a los no residentes. Además, el gobierno municipal recomendó a los ciudadanos recurrir al transporte público. A fin de ofrecer un mejor servicio, EMT reforzó un total de 55 líneas diurnas de autobuses en los trayectos que unen la periferia con el centro urbano y otras

rutas que cubren itinerarios transversales entre los distritos externos a la almendra central de Madrid. Este aumento fue de aproximadamente un 35% de la dotación habitual.

Veto a los coches diésel

“Llegará un momento en que los coches no limpios no podrán circular y se tomarán medidas restrictivas en toda la almendra central”. Estas fueron las declaraciones de Inés Sabanés, concejala de Medio Ambiente y Movilidad, insistiendo en convencer a todo el mundo de que los planes estratégicos tienen que ir “más allá del límite de la legislatura”. Madrid vulnera las normas establecidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y ha sido multada por Bruselas debido a los elevados niveles de contaminación registrados. El gran problema medioambiental de la famosa “boina” se debe, en gran parte, al tráfico rodado de nuestra ciudad.

por dentro



Un año y medio después de la fusión entre EMT y Madrid Movilidad, se han constatado los beneficios de esta unión en optimización y racionalización de recursos y costes en el sector del transporte colectivo y otros servicios complementarios y auxiliares que contribuyen a mejorar la fluidez del tráfico en Madrid. Una medida que se anunció a finales de 2013, durante el mandato del anterior gobierno municipal, siendo efectiva el 1 de julio de 2014.

EMT Y MADRID MOVILIDAD UNEN SUS FUERZAS

La ya desaparecida Madrid Movilidad, como dirección integrada dentro de la estructura de EMT Madrid, ha pasado a denominarse Dirección de Ayuda a la Movilidad y Aparcamientos (D.A.M.A.). Su plantilla total es algo más de 400 empleados y su cometido fundamental es trabajar en los procesos e infraestructuras necesarios para mejorar la movilidad y la fluidez del tráfico en la capital. Esta dirección engloba, por un lado, la gestión de 16 aparcamientos madrileños (6 de residentes, 7 de rotación y 3 mixtos) y, por otro, el servicio de ayuda a la movilidad o servicio de grúas municipales. Cinco de estos parkings disponen de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Nueve son las bases de operaciones de las grúas municipales: Barajas, Colón, Mediodía, Imperial, Barceló, Escuadrón, Vicálvaro, Velázquez y Recuerdo, todas gestionadas desde esta dirección. Casi cien grúas conforman la flota total de vehículos.



EMT Madrid Gear

Es la hora del autobús

Samsung Gear S

MADRID EMT



EMT DESARROLLA UNA APP

ESPECÍFICA PARA APPLE WATCH

Y SAMSUNG GEAR-S

powered by

El término de moda *wearable* hace referencia a un conjunto de dispositivos electrónicos incorporados a alguna parte de nuestro cuerpo capaces de interactuar continuamente con el usuario y con otros dispositivos con la finalidad de realizar alguna función específica. Relojes inteligentes (*smartwatch*), gafas, zapatillas de deportes con GPS o pulseras que monitorizan nuestro estado de salud son algunos de los ejemplos, entre otros, de una tecnología cada vez más presente en nuestra vida.

EMT no ha querido estar al margen de estos avances ya que, como ocurre con las televisiones inteligentes (*smart TV*), los llamados

wearables ofrecen una serie de posibilidades dentro del sector del transporte público que hay que saber aprovechar.

EMT y Samsung han desarrollado conjuntamente la primera App oficial de información de transporte para el nuevo dispositivo Samsung Gear-S. Anteriormente, EMT también desarrolló una innovadora aplicación específica para Apple Watch y Solusoft, una compañía de consultoría y servicios relativos a las tecnologías de la información especializada en la implantación de productos y herramientas en movilidad.

Estas aplicaciones específicas para *wearables* no sólo permiten conocer, con exactitud y en tiempo real, cuánto tiempo falta para que llegue el autobús y el tiempo estimado de trayecto hasta un destino determinado sino que, además, mediante una sutil vibración en la muñeca indican el momento oportuno en que el usuario debe bajarse del autobús.

WATCH

RSC

RESPALDO PARA EL PROYECTO "TAPONES PARA UNA NUEVA VIDA"



Dani, Pedro y Martina son algunos de los beneficiarios hasta ahora del acuerdo de colaboración que EMT mantiene con la Fundación Seur para la recogida de tapones de plástico destinados a contribuir al bienestar y curación de niños afectados por enfermedades cuyo tratamiento no pueden costearse las familias.

Desde abril y hasta finales de 2015, EMT, con el apoyo de los empleados, ha entregado a la Fundación Seur 915.000 tapones, cuyo reciclaje ha evitado la emisión de 2.745 kg de CO₂ a la atmósfera.

Y lo más importante: la recogida ha aportado 366 € a los 61.400 € obtenidos con la iniciativa a lo largo de 2015 contribuyendo a que doce niños y niñas hayan podido adelantar sus tratamientos médicos u ortopédicos no cubiertos por el sistema público sanitario. EMT ha recibido un diploma de la Fundación Seur donde refleja su gratitud a todos los trabajadores que han contribuido y siguen depositando desinteresadamente sus tapones en los puntos dispuestos por la fundación.



NUEVO RECONOCIMIENTO A LA POLÍTICA DE ACCESIBILIDAD DE EMT

EMT ha sido galardonada por el Comité de Entidades Representantes de Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid (CERMI Comunidad de Madrid) con el premio PRODÍS 2015 a la empresa pública madrileña más comprometida en garantizar la accesibilidad de todos usuarios a su flota de autobuses.

En esta ocasión, el premio pretende reconocer la trayectoria de la empresa en beneficio de las personas con discapacidad, por el compromiso de responsabilidad con la sociedad y la apuesta decidida por la Accesibilidad Universal y el Diseño para Todos. CERMI Comunidad de Madrid ha valorado que EMT ofrezca un servicio seguro y acorde a la diversidad de capacidades de los usuarios, mejorando su calidad de vida y facilitando el uso del autobús como medio de transporte en Madrid.



LOS TRABAJADORES APORTAN MÁS DE 750 KILOS DE ALIMENTOS EN LA GRAN RECOGIDA

Algo más de 750 kilos de productos se recogieron en EMT durante la III Gran Recogida de Alimentos, apoyada e impulsada desde la empresa los días 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2015. Esta campaña de la Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL) también fue promovida por EMT a bordo de los autobuses municipales para que los usuarios aportaran su donación en los diversos puntos de recogida habilitados en Madrid. Al término de la campaña, FESBAL ha enviado sus agradecimientos a todos aquellos que, desde EMT, han colaborado en sus respectivos centros de trabajo.

EMT innova

EMT SE IMPLICA EN UN
PROYECTO INTERNACIONAL
SOBRE INFORMACIÓN
AMBIENTAL

Madrid cuenta con unos 1.900 autobuses urbanos en constante movimiento por la ciudad, que bien podrían actuar como sensores de los niveles de polen gracias a la gran capilaridad de esta red. Estos vehículos, conectados en tiempo real con unos servidores, pueden realizar una importante recogida de datos en tiempo real. Esto permitiría realizar análisis dinámicos de información, modelos *big data* y sistemas predictivos, entre otros, para completar la información actual del Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid en cuestiones ambientales tales como: ¿Cuál es la concentración de polen y de qué especie en el lugar en el que me encuentro o hacia el que me dirijo? ¿Cuál es la previsión en función del estado del tiempo o del viento?

EMT está trabajando, desde hace un tiempo en un proyecto pionero que, bajo el nombre de IKAAS (*Intelligent Knowledge-As-A-Service*), supone un paso adelante en cómo Madrid puede mejorar sustancialmente la manera en la que recopila, procesa y proporciona información ambiental a los ciudadanos. La participación de EMT en esta iniciativa ha sido impulsada por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid.

A esta idea inicial, se han incorporado funcionalidades adicionales al proyecto tales como la medición de parámetros de óxidos de nitrógeno y otros contaminantes presentes en el ambiente. Más información en: <http://ikaas.com/>



COSMOS

IKAAS

MOVEUS

ELIPTIC

FREVUE

STARS

EMT

cada día

every day

Participamos en 6 proyectos europeos de Investigación relacionados con smart cities, seguridad y sostenibilidad

HISTORIAS CON MENOS HUMOS



MÁS DE 180 TRABAJOS PARTICIPAN EN EL CONCURSO DE MICROVÍDEOS Y MICRORRELATOS 'FELIZ AIRE NUEVO'

Más de 180 trabajos escritos y audiovisuales se han presentado al II Concurso de Microvídeos y Microrrelatos "Feliz Aire Nuevo" que EMT, conjuntamente con el Ayuntamiento, ha lanzado entre los ciudadanos para celebrar que el gas natural cumple

veinte años en la flota de autobuses madrileños. En esta edición, cuyo plazo finalizó el 28 de enero, se ha insistido en que los trabajos guarden relación con la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente. Los dos ganadores de cada una de las modalidades se darán a conocer en el mes de febrero tras el fallo del jurado, el 28 de febrero.