

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

MEMORIA ANUAL
XULLO 2023 \ XUÑO 2024



PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

MEMORIA ANUAL XULLO 2023 | XUÑO 2024

RESUMO EXECUTIVO

Índice

1. Un modelo de transporte sostible, eficiente e adaptado ás necesidades actuais	5
1.1. A transición que garantiu unha total renovación dos servicios	7
1.2. Incremento da cobertura, servizos integrados ou compartidos, servizos baixo demanda e maior calidade ambiental: las melloras aplicadas polo PTPG	8
1.3. Tecnoloxía aplicada á eficacia	10
1.4. Melloras nas condicións de emprego do sector: estabilidade e creación de emprego	11
1.5. Actuacións levadas a cabo ao longo do período xullo 2023 a xuño 2024	12
1.6. Próximos pasos: a ATG activarase automaticamente en 119 concellos do rural	14
2. A oferta de servizos	16
2.1. Antecedentes, transformación e evolución da oferta de servizos: 2016 – 2024	18
2.2. Oferta de servizos no período da memoria anual: xullo de 2023 a xuño de 2024	20
3. A demanda de persoas usuarias	25
3.1. Antecedentes e evolución da demanda: 2016-2024	27
3.2. Demanda de persoas usuarias no período da memoria anual: xullo de 2023 a xuño de 2024	28
3.3. Transporte baixo demanda	33
3.4. Demanda de persoas usuarias por título de transporte.....	35
4. O novo sistema de tarifas, máis económico, uniforme e versátil	39
4.1. Antecedentes	41
4.2. Tarifas	42
4.3. Bonificacións e vantaxes das novas tarxetas de transporte	42
4.4. Tarifas sociais e axudas	45
4.5. Emisión e distribución dos sistemas de pago	46
4.6. Actuacións previstas coa Área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria	46

5. Relación coas persoas usuarias. O servizo que atende e responde á cidadanía	49
5.1. Información á persoa usuaria	51
5.2. Atención ás persoas usuarias. A importancia das solicitudes e o seu procesamento	52
6. Financiación do sistema, a inversión ao futuro	54
6.1. Gasto realizado por parte da Administración	56
6.2. Recadación dos concesionarios	59
6.3. Canon de concesión	60
6.4. Resumo de financiación do sistema	60
7. Calidade do sistema	64
7.1. Descrición e obxectivos dos traballos de campo	65
7.2. Resultados dos traballos de campo	67
8. Impacto de situacións sobrevidas no transporte público	70
8.1. Impacto nos custos do transporte derivados da subida de prezos	72
Anexo I. Indicadores da evolución do transporte público de Galicia	78

1

**UN MODELO DE
TRANSPORTE SOSTIBLE,
EFICIENTE E ADAPTADO
ÀS NECESIDADES ACTUAIS**

O Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG) posto en marcha en 2020 continuou no período comprendido entre xullo de 2023 e xuño de 2024 afondando en actuacións específicas para ofrecer servizos en constante adaptación ás necesidades das zonas máis poboadas e do rural, para potenciar a accesibilidade de todas as persoas, facilitar a intermodalidade e seguir garantindo un servizo público eficiente e de calidade.

O Plan de Transporte Público de Galicia deseñou un sistema que segue avanzando e que demostrou a súa capacidade para resistir os desafíos da actualidade.

1.1. A transición que garantiu unha total renovación dos servizos

A Lei 10/2016 de medidas urxentes para a actualización do sistema de transporte público de Galicia, permitiu dar continuidade aos servizos de transporte público e estableceu as bases para unha transformación profunda do sector. A través do Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG), búscase lograr un modelo de transporte público por estrada sustentable, eficiente e adaptado ás novas demandas sociais. Os obxectivos do PTPG inclúen favorecer a mobilidade das persoas, fomentar o uso prioritario do transporte público, promover a intermodalidade e a accesibilidade e contribuír á vertebración territorial de Galicia por medio dos programas de seguimento do seguinte cadro:

Optimización do sistema
Reordenación e optimización de liñas
Integración de servizos
Implantación de servizos baixo demanda
Modernización do sistema de transportes
Programa tarifario
Programa social
Programa de transporte metropolitano
Programa de accesibilidade territorial
Mellora da calidade do servizo

A Lei 2/2017, xunto coa lei 10/2016, sentou as bases para a implantación do Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG). Estas leis estableceron un marco legal para a adxudicación directa de contratos de xestión de servizos públicos de transporte de persoas, garantindo a continuidade dos servizos durante a reorganización completa dos sistemas de transporte por estrada.

Proxectáronse medidas para modernizar e mellorar a eficiencia dos sistemas, como o transporte integrado ou compartido e o transporte baixo demanda.

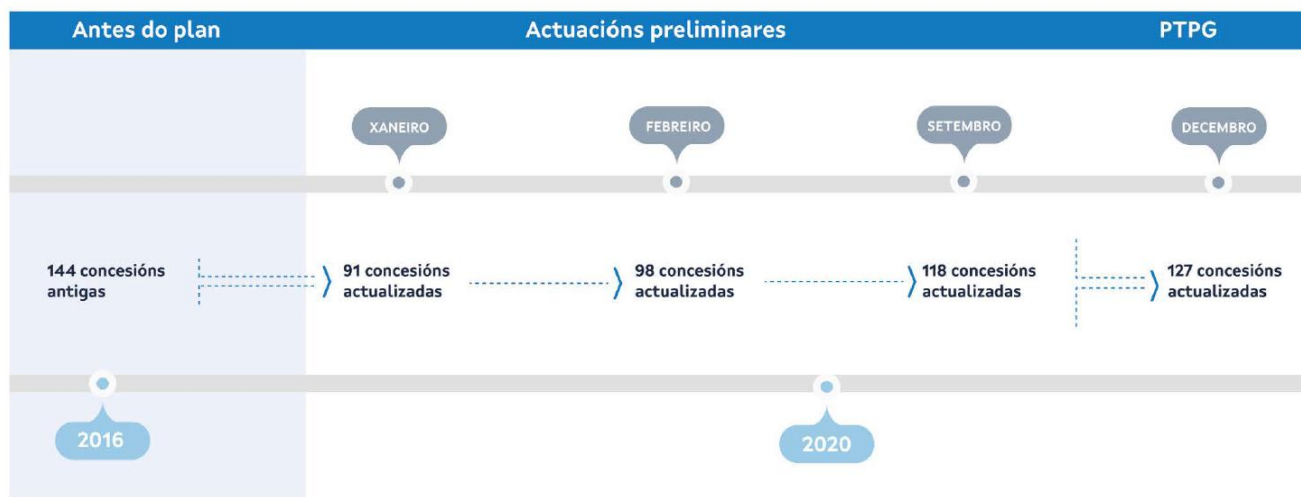
Tamén se buscou unha unificación de tarifas en toda a comunidade autónoma. Levouse a cabo un proceso participativo no que se consultou aos concellos beneficiados para deseñar un novo sistema de transporte adaptado ás súas necesidades. Tras a súa aprobación en novembro de 2018, o PTPG foi publicado en xaneiro de 2019.

Entre novembro de 2019 e outubro de 2020 renováronse 127 contratos. En xaneiro de 2020 iniciaron a prestación de servizos 91 concesionarios; en febreiro de 2020, 7; en setembro de 2020, 10 e en decembro de 2020, as últimas 19 concesións.

Durante o proceso de adaptación dos servizos de transporte en Galicia, adaptáronse 9.648 paradas, en termos de localización, tempo de percorrido entre paradas, denominación oficial, entre outros factores.

Canto aos horarios, axustáronse un total de 1.828 servizos para adaptalos ás necesidades da poboación, entre os que se incluiron máis de 500 servizos integrados ou compartidos para escolares.

As concesións do PTPG teñen flexibilidade para actuar segundo sexa necesario, permitindo cambios en paradas, rutas, itinerarios, horarios e outros parámetros sen alterar concesións. O seguimento diario dos servizos permite detectar oportunidades de mellora, considerando a ampla oferta de paradas, rutas e expedicións aprobadas.



Cronoloxía da evolución das concesións de transporte público ca implantación do PTPG.

1.2. Incremento da cobertura, servizos integrados ou compartidos, servizos baixo demanda e maior calidade ambiental: as melloras aplicadas polo PTPG

1.2.1. Adaptación á nova realidade social

O transporte público en Galicia adaptouse aos cambios demográficos para satisfacer as necesidades de mobilidade. Realizouse unha renovación completa dos servizos existentes, algúns dos cales tiñan máis de 50 anos e eran ineficientes.

As dinámicas de asentamento da poboación supuxeron un desafío ao conxugar o aumento da mobilidade entre os municipios metropolitanos, que requiren servizos con altas frecuencias, coa garantía de asegurar os servizos nas zonas rurais,

nas que nos últimos anos está a sufrirse unha baixada de poboación.

Neste sentido, introducíronse novos modelos de transporte, como o transporte integrado ou compartido e o transporte baixo demanda. O transporte público desempeña un papel vital na cohesión social, a integración territorial e o impulso económico ao facilitar o acceso aos servizos e fomentar a actividade económica, á vez que mellora a calidade de vida das persoas.

1.2.2. Incremento da cobertura territorial

Para ampliar e mellorar a cobertura territorial, no PTPG creáronse as modalidades de transporte público integrado ou compartido e de transporte baixo demanda.

a. Integración de servizos de transporte, o autobús compartido.

Os servizos integrados artículanse como servizos compartidos entre escolares e demais persoas usuarias. Isto permite maximizar o uso das liñas de transporte en zonas de baixa demanda nas que non era sustentable establecer un servizo regular adicional.



b. O autobús baixo demanda: unha solución de transporte deseñada a medida para o rural.

O transporte baixo demanda consolídase como unha solución para ampliar a cobertura de transporte público en áreas rurais e dispersas.

As persoas usuarias teñen varias opcións para xestionar as reservas de praza nestes servizos: a través da páxina web www.bus.gal, a aplicación móbil de Transporte Público e a central de chamadas. A reserva debe realizarse antes das 19.00h do día laborable anterior a realizar o desprazamento.

Ademais, introducíronse melloras tecnolóxicas que permiten ofrecer información sobre viaxes conectadas e realizar reservas desde dispositivos móbiles.

En xuño de 2023, había 2.254 liñas baixo demanda en funcionamento en Galicia, que representaban o 62,8% de todas as liñas do sistema, cun total de 28.724 paradas baixo demanda nas que se prestaban 925.383 servizos ao ano.

1.2.3. Frotas máis modernas

Impúlsanse melloras nos vehículos e equipamentos, reducindo significativamente a idade máxima e media dos autobuses. A idade media máxima dos vehículos establécese, por tanto, en 13 anos, mentres que a idade media da frota é de 7 anos.

A Xunta de Galicia conseguiu que os servizos se presten con autobuses máis modernos, máis seguros, menos contaminantes e máis accesibles.

O PTPG tamén mellorou o equipamento dos vehículos. O 100% dos autobuses dedicados ao transporte integrado está equipado con cintos de seguridade. No caso do conxunto da frota, a porcentaxe é do 75%.

1.2.4. Accesibilidade

As accións do PTPG recollen tamén medidas para garantir a calidade na prestación dos servizos. Entre elas, destaca a accesibilidade aos vehículos das persoas con mobilidade reducida, requisito esixido nos pregos de condicións nunha determinada porcentaxe mínima.

Na actualidade, **o 54% do total dos vehículos adscritos ás 127 concesións están adaptados**, aínda que o obxectivo é que esta porcentaxe se vexa incrementada paulatinamente até alcanzar a adaptación do 100% da frota.

1.2.5. Calidade ambiental

O PTPG contempla de forma prioritaria o compromiso de calidade ambiental da frota que presta os servizos. Para isto, a empresa concesionaria debe manter un número mínimo de vehículos que cumpran os requisitos das categorías de clasificación ambiental (CEM, ECO, C, B) en relación ao seu nivel de emisións, combustible empregado e ano de matriculación, no caso de vehículos de máis de 8 prazas. Segundo o PTPG, o 65% da frota sería categoría C e unha 10% categoría ECO.

1.2.6. Modernización

Todos os vehículos están dotados de máquinas canceladoras que permiten pagos coa tarxeta de Mobilidade de Galicia (TMG), a tarxeta de Mobilidade de Galicia Xente Nova (TMGXN) e demais tarxetas integradas. Estes medios de pago ofrecen descontos e bonificacións que fomentan o uso do transporte público, en maior medida para as persoas usuarias con maior recorrencia.

Os gráficos cos datos dos apartados anteriores poden consultarse no apartado 1.2. da memoria anual.

1.3. Tecnoloxía aplicada á eficacia

O establecemento das novas concesións foi unha ocasión idónea para identificar e fixar **uns requisitos tecnolóxicos mínimos que impulsasen definitivamente a necesaria modernización do transporte público** da Comunidade Autónoma de Galicia.

O PTPG aliñouse con programas de actuación e dixitalización desenvolvidos pola Xunta de Galicia, a través da Axencia para a Modernización Tecnolóxica de Galicia, Amtega, como o Plan de Modernización Tecnolóxica da Mobilidade en Galicia (e-Mobility).

A iniciativa e-Mobility ten como obxectivos a eficiencia operativa, controlar a xestión e a planificación, fomentar un transporte sustentable e ofrecer información en tempo real á cidadanía. Están a incorporarse sistemas de xeolocalización e dispositivos de pago electrónico nos vehículos, o que permite un mellor seguimento das unidades e unha coordinación máis eficiente dos diferentes modos de transporte de Galicia.

A continuación, indícase a relación dos principais desenvolvementos tecnolóxicos vinculados ao PTPG:



OTRANS:

Oficina virtual mediante a que se realiza a xestión administrativa do funcionamento do PTPG.



Página web bus.gal:

Portal web do servizo de transporte público por estrada dependente da Xunta de Galicia.



Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE):

Sistema intelixente de xeolocalización que permitirá dar ás persoas usuarias información da situación de cada vehículo de forma precisa e eficaz para que poidan planificar a súa viaxe.



Equipamientos de monética:

Máquinas expendedoras e canceladoras homologadas que admiten pagos co tarxeta TMG e outras tarxetas integradas.



APP Transporte público:

Aplicación móbil do PTPG, a disposición das persoas usuarias de transporte público.



Aplicaciones tecnológicas para el seguimiento y control de escolares:

En todas aquelas concesións que presenten servizos integrados.

Novos desenvolvementos tecnolóxicos

Plataforma de Mobilidade 4

Durante o período de análise do plan e-Mobility, a Xunta de Galicia impulsou a Plataforma de Mobilidade 4.0 para dixitalizar o transporte público. Esta incluírá un portal web e unha App con planificación multimodal, información en tempo real e un sistema integrado de pago e reserva. Ademais, implantará o pago baseado en conta (ABT), permitindo viaxar antes de pagar, con opcións como móbil, tarxeta bancaria ou unha nova TMG sen contacto. O proxecto prevé a emisión de 120.000 novas tarxetas.

1.4. Melloras nas condicións de emprego do sector: estabilidade e creación de emprego

As novas concesións incluíron condicións escritas de subrogación do persoal segundo a lexislación sectorial de aplicación e os pactos ou acordos empresariais cando estes regulasen condicións máis beneficiosas que as previstas nos convenios de ámbito maior.

Así mesmo, durante o proceso de revisión e renovación das concesións do PTPG, incorporáronse cláusulas que inclúen o compromiso de non modificar a retribución nin as condicións laborais ou a imposibilidade de adoptar despedimentos colectivos ou individuais por motivos económicos, técnicos, organizativos ou produtivos. Ademais, nas novas concesións incluíronse obrigacións de carácter social tan relevantes como o impulso da igualdade ou a formación das persoas traballadoras.

Tamén cabe resaltar a consolidación da figura do persoal acompañante, coa obrigación da súa presenza en todas as liñas integradas. Como resultado desta medida, o persoal acompañante empregado nas novas concesións aumentou nun 33%.

1.5. Actuacións levadas a cabo ao longo do período xullo 2023 a xuño 2024

Mellora da coordinación de servizos para os desprazamentos entre Ponteareas e Nigrán

A Xunta mellorou a coordinación dos autobuses entre **Ponteareas e Praia América desde o 1 de agosto de 2023**, facilitando os desprazamentos no verán. A viaxe realízase cun enlace no Porriño, cun traxecto directo de 30 minutos dispoñible todos os días en xullo e agosto.

Para optimizar os tempos de regreso, axustáronse entre 10 e 15 minutos as saídas desde Vigo. **Esta medida reforza a aposta polo transporte público como alternativa ao coche, reducindo a saturación e as emisións.** A liña directa, activa desde xullo de 2022, tivo boa acollida, con máis de 900 usuarios en agosto dese ano.



Mellora da conexión cos hospitais de Santiago de Compostela

A Xunta mellorou as conexións en autobús cos hospitais de Santiago atendendo ás peticións do persoal sanitario e dos concellos.

O 17 de xullo de 2023 creouse a liña Lalín-Hospital de Conxo, con 3 servizos diarios de ida e volta, adaptados ás quendas do persoal sanitario.

O 9 de outubro de 2023 activouse unha liña entre O Barbanza e o Hospital Clínico, con 3 servizos diarios durante todo o ano.

O 25 de marzo de 2024 reforzáronse os servizos desde Ordes, Oroso, A Estrada e Teo, mellorando transbordos e horarios con dúas novas expedicións e a adaptación doutras xa existentes.

O conxunto de medidas aprobadas responde o compromiso da Xunta por mellorar os servizos de transporte público interurbano adaptándoos, na medida do posible, ás necesidades de mobilidade dos usuarios.



Activación da tarifa +65

O 1 de xaneiro de 2024, a Xunta activou a **tarifa +65**, que **permite aos maiores de 65 anos viaxar gratuitamente no transporte público autonómico.**

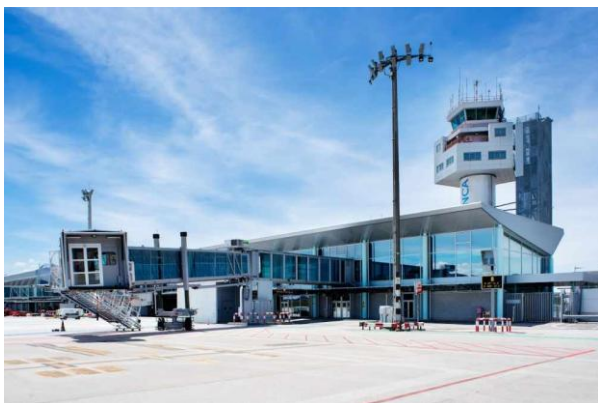
A medida amplía a gratuidade que xa tiñan os menores de 21 anos coa tarxeta Xente Nova.

A tarifa +65 cobre ata **60 viaxes mensuais en 3.500 liñas interurbanas**, no transporte da ría de Vigo e nos servizos do antigo Feve en Ferrol. O custo das viaxes reembólsase cada 15 días a través dos caixeiros de ABANCA.

Nos primeiros seis meses, máis de 130.000 persoas usaron a tarxeta, realizando 1,6 millóns de viaxes e aforrando 2,21 millóns de euros. A demanda segue en aumento, alcanzando un máximo de 294.000 viaxes en maio. A iniciativa mellora a mobilidade dos maiores, especialmente no rural, facilitando o acceso á sanidade, trámites e lecer.

Adaptación dos servizos polo peche temporal do aeroporto de Peinador (Vigo)

En maio de 2024, a **Xunta activou autobuses entre Vigo e o aeroporto de Santiago** para atender os viaxeiros afectados polo peche temporal de Peinador debido ás obras na pista. **O servizo incluíu seis frecuencias diarias**, destacando unha nova liña con saída ás 04:30 h desde Vigo, con parada en Pontevedra, para conectar cos primeiros voos do día. Ademais, cinco servizos existentes foron adaptados engadindo un desvío ao aeroporto compostelán.



Esta medida proporcionou unha solución urxente ante a falta de alternativas, garantindo a

mobilidade dos viaxeiros malia tratarse dunha competencia estatal.

SIMU de Sanxenxo

En xuño de 2024, a Xunta, **o Concello de Sanxenxo e a UTE-XG626 asinaron un convenio para implantar un servizo municipal de transporte público estival**, integrado no sistema tarifario bonificado da Xunta. O obxectivo é reducir o uso do vehículo privado, fomentar a mobilidade sustentable e impulsar o turismo.

O servizo, operativo do 22 de xuño ao 8 de setembro, inclúe:

- Dúas liñas circulares con 29 paradas e 16 expedicións diarias por sentido.
- Unha liña lanzadeira con tres paradas e frecuencia cada 30 minutos.

Realizado con autobuses urbanos de plataforma baixa, o servizo mellora a mobilidade interna de Sanxenxo e facilita as conexións co transporte interurbano, contribuíndo a reducir a conxestión viaria.

Licitación da concesión XG635

En xuño de 2024, o Consello da Xunta autorizou a licitación da nova concesión de autobús XG635 A Coruña – Lugo – A Mariña, **cun investimento de 4,7 millóns de euros ata 2030.**

A principal novidade é a incorporación da Liña Conecta, que reforzará as conexións directas entre cidades, comezando con 86 novos servizos semanais entre A Coruña e Lugo. Para iso, engádense 5 autobuses (3 deles con máis de 55 prazas) e 5 condutores adicionais.

A concesión **abrangue 45 concellos galegos**, conectando A Coruña, Ferrol e Lugo coa Mariña e incluíndo paradas en San Tirso de Abres e Vegadeo, en Asturias.

1.6. Próximos pasos: a ATG activarase automaticamente en 119 municipios do rural

A creación da área de Transporte de Galicia (ATG) ten como obxectivo converter o transporte público na principal alternativa sustentable de mobilidade para a cidadanía. A creación da ATG para todo o territorio da Comunidade Autónoma de Galicia supón a ampliación a toda a cidadanía das vantaxes das Áreas de Transporte Metropolitano, incidindo especialmente no ámbito rural.

A implantación da ATG implica un investimento de ao redor de 11 millóns de euros e estímase que bonificará aproximadamente 18,5 millóns de viaxes ao ano supondo un aforro significativo para as persoas usuarias. Establece un esquema tarifario unificado e bonificado, con descontos do 10% para pagos con tarxeta TMG e gratuidade para menores de 21 anos co tarxeta TMGXN.

O conxunto de actuacións previstas na ATG agrúpase ao redor de catro programas complementarios entre si, enfocados para modernizar o transporte público:

1. INTEGRACIÓN TARIFARIA

É unha ferramenta fundamental que permitirá actuar sobre os prezos e mellorar a coordinación e información do sistema.

2. MELLORA DA CONECTIVIDADE ENTRE AS DISTINTAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para iso se implementarán novos percorridos e puntos de parada na rede interurbana.

3. INCREMENTO DA OFERTA

A través de servizos de interese municipal (SIMU) e servizos de interese metropolitano (SIME).

4. OPTIMIZACIÓN DA INFORMACIÓN E AS INFRAESTRUTURAS

Contempla a renovación de marquesiñas e actuacións de mellora de información á disposición das persoas usuarias.



CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 1

- Ao longo do período temporal ao que fai referencia esta memoria, pódese considerar consolidado o sistema, adaptado ás necesidades actuais e preparado para os retos da mobilidade do futuro que introduciu o PTPG.
- O proceso de modernización do transporte público iniciouse en 2016, establecendo as bases legais para garantir a prestación dos servizos en risco de continuidade e para a tramitación completa do PTPG.
- Os servizos do PTPG deseñáronse para dar resposta a un aumento continuo da mobilidade entre os municipios das áreas máis urbanizadas, á vez que garanten os servizos de autobús nas zonas rurais, como elemento cohesionador e dinamizador.
- A integración do transporte de escolares na modalidade de autobús compartido permitiu dotar de transporte público a municipios polos que non pasaba ningunha liña regular de autobuses.
- O servizo baixo demanda minimiza a circulación de autobuses baleiros ou de moi baixa ocupación e garanten o acceso ao transporte público especialmente nas zonas rurais caracterizadas por baixos niveis de demanda e de rendibilidade do autobús. A xuño de 2024, atendíanse baixo demanda 28.724 paradas en 925.383 servizos ao ano.
- Os criterios de calidade máis esixentes do PTPG dan lugar a que os servizos se presten con autobuses máis novos e seguros, máis accesibles, menos contaminantes e dotados de máquinas canceladoras que permiten estender a toda Galicia os descontos e bonificacións asociadas ás tarxetas TMG e TMGXN.
- O PTPG vai en consonancia cos programas de modernización tecnolóxica da Xunta de Galicia para mellorar a eficiencia, o control da xestión e a planificación dun modelo de transporte sustentable. Os desenvolvementos tecnolóxicos dan soporte aos beneficios económicos para as persoas usuarias e permiten informar de servizos en tempo real.
- O PTPG impuxo condicións estritas de subrogación de persoal, de estabilidade laboral, de impulso da igualdade e de formación continua. A consolidación do persoal acompañante aumentou nun 33% a súa cifra nas novas concesións.
- Todas as concesións comunican información da explotación dos servizos mediante a implantación do SAE, que dará acceso ás persoas usuarias en tempo real aos horarios, percorridos e tarifas.
- A creación da área de Transporte de Galicia levará a toda a comunidade a política de descontos tarifarios das Áreas de Transporte Metropolitano, como medida de fomento do transporte público. Estímase que se poderán bonificar uns 18,5 millóns de viaxes ao ano, un 80% de todos as que se realicen entre os municipios adheridos.

2

A OFERTA DE SERVICIOS



Neste apartado analízanse os datos de evolución dos servizos de transporte público de Galicia.

En primeiro lugar, estúdase a evolución desde o 2016 ata a actualidade, anualmente. Neste período prodúcese a transformación desde as antigas concesións ata a posta en marcha do PTPG e o inicio dun período de consolidación de este.

Unha vez analizada a evolución anual, realízase unha análise mensual do período concreto de estudo da presente memoria, entre xullo de 2023 a xuño de 2024. Móstranse, ademais, datos representativos do período da memoria anual anterior, correspondente con xullo de 2022 a xuño de 2023, para a correspondente comparativa entre ambos os períodos.

Na análise da oferta móstranse os diferentes tipos de servizos de transporte público de Galicia. Deste xeito, a oferta total divídese en servizos integrados ou compartido e servizos non integrados, e ambos á súa vez en servizos fixos e servizos baixo demanda.

2.1. Antecedentes, transformación e evolución da oferta de servizos: 2016 - 2024

Para integrar as necesidades de mobilidade da sociedade coas diversas tipoloxías de desprazamentos que existen, o PTPG introduciu dúas novas modalidades: os servizos integrados ou compartidos e os servizos baixo demanda.

- **Servizos integrados ou compartidos:**
flexibilidade horaria e rutas optimizadas

O PTPG define transporte compartido como o conxunto de desprazamentos nos que a Administración realiza unha reserva de praza a favor de escolares con dereito a transporte gratuíto cara a e desde o centro educativo. As reservas de praza a escolares garanten o seu dereito ao transporte.

A definición inicial das rutas integradas ou compartidas no PTPG tivo en conta todas as paradas de transporte escolar da Consellería de Cultura, Educación e Universidades. Con todo, a súa configuración é flexible para adaptarse ás necesidades dos centros educativos ou para optimizar os servizos a outros centros de atracción de viaxeiros/as.

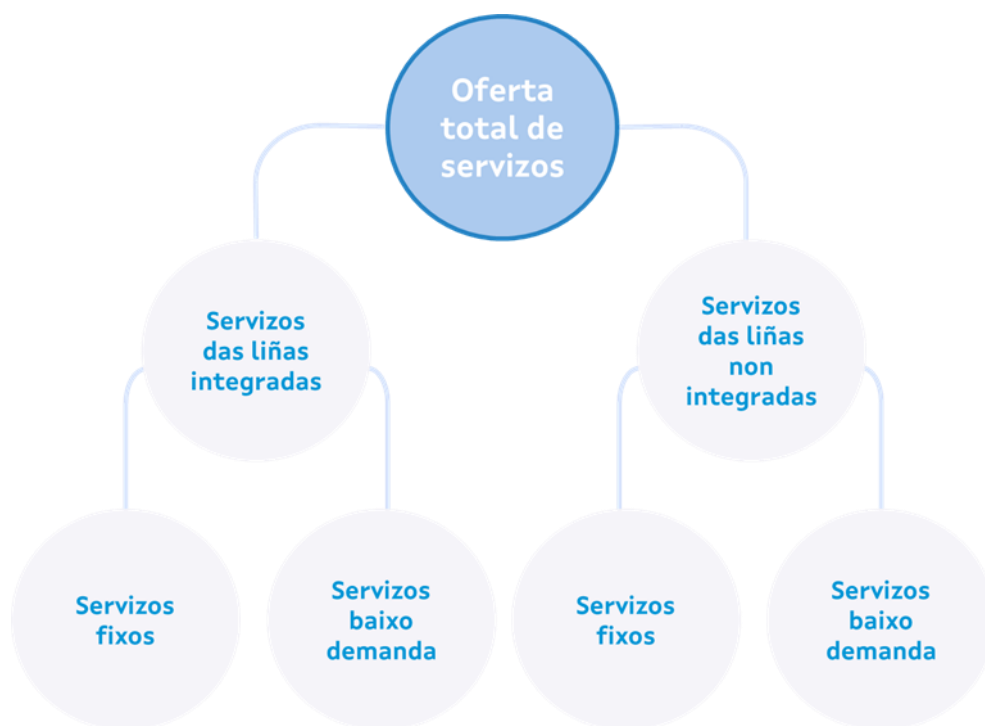
Entre as novidades do transporte compartido está a posibilidade de, segundo a demanda, empregar autobuses pequenos ou turismos legalmente habilitados.

- **Servizos baixo demanda: mellorar a conexión do rural de Galicia**

Os servizos baixo demanda son outra modalidade creada polo PTPG para solucionar un dos principais retos de mobilidade en Galicia: atender ás persoas usuarias que requiren desprazamentos individuais e sen frecuencia fixa, especialmente en zonas do rural menos conectadas, e lograr que ninguén quede sen servizo de transporte, pero evitando a circulación de autobuses baleiros ou con moitas prazas dispoñibles.

En xullo de 2024, o número de liñas baixo demanda en Galicia foi de 2.254.

Inclúen 28.724 paradas para atender as solicitudes e permite prestar 925.383 servizos baixo demanda ao ano.



2.1.1. Oferta total de transporte público

A oferta completa de transporte público por estrada incrementouse de forma substancial desde o ano 2016, tanto no número de liñas como no de paradas e servizos.

O crecemento concentrouse principalmente no ano 2020, coa implantación de novas concesións, aínda que na provincia de Ourense unha parte importante deste aumento produciuse en 2017 coa posta en marcha das novas concesións ese ano.

- O número total de liñas, como mínimo, duplicouse, chegando a multiplicarse por 6 en Lugo. En A Coruña e Pontevedra, cuadriplicouse o número de liñas.
- As paradas experimentaron un aumento de máis do dobre en todas as provincias. Na provincia de Lugo multiplicouse case por 5 no 2023. Desde 2020, o proceso de axuste continuo da oferta do transporte público continuou elevando anualmente a cifra de paradas.
- O crecemento da oferta de servizos anuais segue este mesmo patrón, mantendo un incremento continuado ao longo dos anos, que se viu acrecentado en 2020 (en 2017 en Ourense). A Coruña é a provincia coa maior oferta de servizos ao ano, aínda que o incremento dende a posta en marcha do PTPG foi proporcionalmente maior no resto das provincias.

As táboas con todos os datos da oferta global desagregados por tipo de servizo e provincia pódense consultar no apartado 2.1.1 da memoria anual.

2.1.2. Servizos de transporte integrados ou compartidos

No primeiro proceso de integración, posto en marcha como parte das accións de transición desde as antigas concesións, en 2017, empezáronse a prestar servizos de transporte integrado ou compartido. Desde entón o número de liñas, paradas e servizos desta modalidade experimentou un crecemento en todas as provincias, acentuándose no ano 2020 coa posta en marcha do PTPG. En Ourense, a maior transformación produciuse en 2017.

En xullo de 2023, Galicia contaba con 2.238 liñas de transporte compartido, cun mínimo de 400 liñas en cada provincia; máis de 24.500 paradas, cun mínimo de 4.750 en cada provincia; e superándose os 260.000 servizos anuais nas provincias da Coruña e Pontevedra e os 165.000 nas provincias de Lugo e Ourense.

As táboas con todos estes datos desagregados poden consultarse no apartado 2.1.2 da memoria anual.

2.1.3. Servizos de transporte non integrados

A oferta de liñas, paradas e servizos de transporte non integrado incrementouse paulatinamente desde o ano 2016, aínda que en 2017 prodúcese unha redución das liñas non integradas debido a un primeiro proceso de unificación e renovación destas. En xullo de 2024, Galicia contaba con 1.350 liñas de transporte non integrado.

O crecemento das paradas non integradas é significativo, excedendo os 15.900 puntos de parada na Coruña, 3.000 puntos en Lugo, 4.700 puntos en Ourense e 9.000 puntos en Pontevedra.

O número de servizos das liñas non integradas superou os 1,49 millóns ao ano e creceu progresivamente en todas as provincias excepto en Ourense, debido aos procesos de reestruturación e á súa conversión en servizos integrados ou compartidos. Esta é unha liña de actuación seguida no PTPG.

As táboas con todos estes datos desagregados poden consultarse no apartado 2.1.3 da memoria anual.

2.2. Oferta de servizos no período da memoria anual: xullo 2023 a xuño 2024

2.2.1. Oferta de transporte público en Galicia

Os datos presentados a continuación analizan o período de estudo desta memoria, mes a mes, desde xullo de 2023 a xuño de 2024, nos distintos ámbitos territoriais (toda Galicia, as catro provincias e as cinco Áreas de Transporte Metropolitano), diferenciados por tipoloxía de servizos (total, integrados ou compartidos e non integrados) e por modalidade (fixos e a demanda). No Anexo II da memoria, preséntase unha análise dos servizos por comarca.

2.2.1.1. Oferta de transporte público total

A oferta de transporte público foi crescendo nos 12 meses de análises da memoria no que se refire ás liñas, paradas, servizos e quilómetros percorridos, especialmente na tipoloxía de transporte non integrado.

TRANSPORTE PÚBLICO TOTAL													
GALICIA													
ANO	MES	LIÑAS (UDS.)			PARADAS (UDS.)			SERVIZOS (UDS.)			VEH .KM (UDS.ANO)		
		TOTAL	NTEGR	NON NTEGR	TOTAL	NTEGR	NON NTEGR	TOTAL	NTEGR	NON NTEGR	TOTAL	NTEGR	NON NTEGR
2023	07	3.575	2.247	1.328	56.369	24.241	32.128	2.350.489	868.553	1.481.936	57.535.581	14.731.525	42.804.055
	08	3.576	2.248	1.328	56.498	24.346	32.152	2.351.997	869.660	1.482.337	57.626.221	14.788.024	42.838.198
	09	3.583	2.246	1.337	56.670	24.413	32.257	2.353.874	868.628	1.485.246	57.790.158	14.820.738	42.969.420
	10	3.579	2.239	1.340	56.761	24.416	32.345	2.354.897	867.459	1.487.438	57.976.824	14.837.027	43.139.796
	11	3.579	2.239	1.340	56.808	24.448	32.360	2.354.075	867.590	1.486.485	57.932.802	14.841.598	43.091.204
	12	3.578	2.236	1.342	56.910	24.454	32.456	2.353.204	867.658	1.485.546	57.940.570	14.865.246	43.075.323
2024	01	3.579	2.236	1.343	56.984	24.474	32.510	2.347.955	866.881	1.481.074	57.800.451	14.885.440	42.915.011
	02	3.582	2.238	1.344	57.095	24.514	32.581	2.346.550	866.420	1.480.130	57.781.754	14.877.141	42.904.613
	03	3.585	2.237	1.348	57.250	24.524	32.726	2.351.968	866.919	1.485.049	57.914.903	14.884.075	43.030.828
	04	3.576	2.237	1.339	57.309	24.522	32.787	2.351.595	866.688	1.484.907	57.909.779	14.863.173	43.046.606
	05	3.584	2.239	1.345	57.402	24.523	32.879	2.353.769	865.388	1.488.381	58.174.911	14.859.063	43.315.849
	06	3.588	2.238	1.350	57.509	24.528	32.981	2.362.611	864.243	1.498.368	58.155.529	14.847.587	43.307.942
Período 2023 - 2024		3.588	2.238	1.350	57.509	24.528	32.981	2.362.611	864.243	1.498.368	58.155.529	14.847.587	43.307.942
Período 2022 - 2023		3.570	2.249	1.321	56.214	24.242	31.972	2.348.936	869.700	1.479.236	57.401.374	14.750.817	42.650.557
% Variación		0,5%	-0,5%	2,2%	2,3%	1,2%	3,2%	0,6%	-0,6%	1,3%	1,3%	0,7%	1,5%

A oferta de transporte incrementouse até superar as **3.500 liñas** que dan servizo a máis de **57 mil paradas**, mantendo os **máis de 2,3 millóns de servizos** ao ano.

O número de liñas integradas é maior que o número de liñas non integradas. Con todo, o número de paradas, servizos e veh-km anuais é superior nas liñas non integradas debido á lonxitude destas e ás frecuencias que se atenden.

Aínda así, as variacións na oferta durante o período de análise da memoria non foron excesivas, podendo considerarse consolidada a oferta de servizos tras a implantación do PTPG.

As táboas e gráficos con todos estes datos desagregados poden consultarse no apartado 2.2.1.1 da memoria anual.

2.2.1.2. Oferta de transporte público integrado ou compartido

O número de liñas de **transporte público integrado ou compartido** mantívose neste período nas **2.238 liñas** e aumentou o número de paradas até alcanzar as **24.528 paradas**. O número de paradas **aumentou en case un 2%**, mentres que o número de liñas, servizos e quilómetros de servizo baixa moi lixeiramente durante o período de estudo polos pequenos axustes de adecuación da oferta á realidade da comunidade.

A maioría das liñas, paradas e servizos integrados ou compartidos son baixo demanda.

As táboas e gráficos con todos estes datos desagregados poden consultarse no apartado 2.2.1.2 da memoria anual.

2.2.1.3. Oferta de transporte público non integrado

Durante os 12 meses anteriores a xuño de 2024, a oferta de transporte público non integrado aumentou, superando as **1.350 liñas**, case **33.000 paradas**, **1,5 millóns de servizos** ao ano e máis de **43,3 millóns de vehículos-quilómetro**.

A incorporación de novas paradas e servizos baixo demanda na oferta de transporte non integrado explica o incremento das circulacións prestadas a través desta modalidade de transporte fronte aos servizos fixos. A aposta por esta modalidade supón unha maior eficiencia ambiental do sistema de transporte público mantendo a garantía de acceso da poboación ao mesmo.

As táboas e gráficos con todos estes datos desagregados poden consultarse no apartado 2.2.1.3 da memoria anual.

2.2.2. Oferta de transporte público por provincia

A maioría das liñas son integradas ou compartidas para todas as provincias. Ademais, tamén en cada unha das provincias aumentou levemente o número de liñas e paradas entre xullo de 2023 e xuño de 2024. Os cambios durante os últimos 12 meses foron mínimos, indicando que o transporte público en Galicia conta cunha oferta de servizos madura.

Até xuño de 2023, a oferta por provincia evolucionou da seguinte forma:

2.2.2.1. Provincia da Coruña

- É a provincia con máis servizos de transporte público.
- As liñas adscritas alcanzaron as 1.221 en xuño de 2024.
- As paradas dispoñibles superan as 23.175 en xuño de 2024, incrementándose nun 1% con respecto ao período de análise anterior.
- O cómputo anual de servizos mantívose por encima dos 1,1 millóns.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 28,7 millóns nos últimos 12 meses.

2.2.2.2. Provincia de Lugo

- As liñas adscritas foron 645 en xuño de 2024.
- As paradas dispoñibles incrementáronse un 5,0% con respecto a xuño de 2023, alcanzando as 8.973 en xuño de 2024.
- A cifra anual de servizos superou os 249.000 en xuño de 2024.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 8,7 millóns nos últimos 12 meses.

2.2.2.3. Provincia de Ourense

- Na provincia de Ourense o incremento na oferta non integrada é maior que no resto das provincias debido ao proceso de integración do transporte público, que no caso desta provincia levou a cabo no ano 2017.
- As liñas alcanzaron as 698, supondo un incremento do 2,4% entre xullo de 2023 e xuño de 2024.
- As paradas dispoñibles eran 9.543 en xuño de 2024, supondo un incremento de máis do 3,4% con respecto ao período da memoria anual anterior.
- A cifra anual de servizos mantívose por encima do 293 mil durante os últimos 12 meses.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 7,9 millóns nos últimos 12 meses.

2.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- É a segunda provincia con maior oferta total de transporte público.
- As liñas adscritas alcanzaron as 1.024 en xuño de 2024.
- As paradas dispoñibles creceron un 6,3% con respecto a xuño de 2023, alcanzando as 15.815.
- O cómputo anual de servizos mantívose por encima do 675 mil durante os últimos 12 meses.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 12 millóns, alcanzando os 12,6 millóns en xuño de 2024.



2.2.3. Oferta de servizos por Área de Transporte Metropolitano

As Áreas de Transporte Metropolitano son unha figura de fomento do transporte público na zona de influencia da maioría das cidades de Galicia.

Antes do PTPG, a Xunta de Galicia implementou unha liña de colaboración cos municipios a través do Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, PTMG, con tres alicerces fundamentais:

- Integración tarifaria, cunha tarifa única para cada zona e calquera modo de transporte.
- Mellora da oferta de servizos, a través da implantación do SIMU.
- Mellora das infraestruturas en paradas e a información para a cidadanía.

As ATM da Coruña e de Santiago de Compostela contan coa oferta máis ampla de liñas, paradas, servizos e veh-km percorridos ao ano. Do mesmo xeito que na análise da oferta global, as variacións entre o período de xullo de 2022 a xuño de 2023 ao período de xullo de 2023 a xuño de 2024 son baixas, indicando **un sistema de transporte público interurbano estable e maduro**.

2.2.3.1. ATM da Coruña

- É a ATM con máis liñas, paradas, circulacións anuais e veh-km.
- En xuño de 2024 contábase con 440 liñas, 7.499 paradas, 450.476 circulacións anuais e máis de 13,3 millóns de veh-km anuais.

2.2.3.2. ATM de Ferrol

- A oferta de liñas na ATM de Ferrol incrementouse no período entre xullo de 2023 e xuño de 2024, alcanzando un total de 228 liñas.
- En xuño de 2024 contaba con 3.910 paradas, 236.427 circulacións anuais e máis de 5,6 millóns de veh-km anuais.

2.2.3.3. ATM de Lugo

- A oferta de liñas na ATM de Lugo mantívose practicamente estable entre xullo de 2023 e xuño de 2024, alcanzando un total de 160 liñas.
- En xuño de 2024 contaba con 1.838 paradas, 88.184 circulacións anuais e máis de 5,1 millóns de veh-km anuais.

2.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- É a segunda ATM con máis liñas, unicamente por detrás da ATM da Coruña, e alcanzando en xuño de 2024 as 428 liñas.
- En xuño de 2024 contaba con 5.815 paradas, 361.857 circulacións anuais e máis de 13,8 millóns de veh-km anuais.

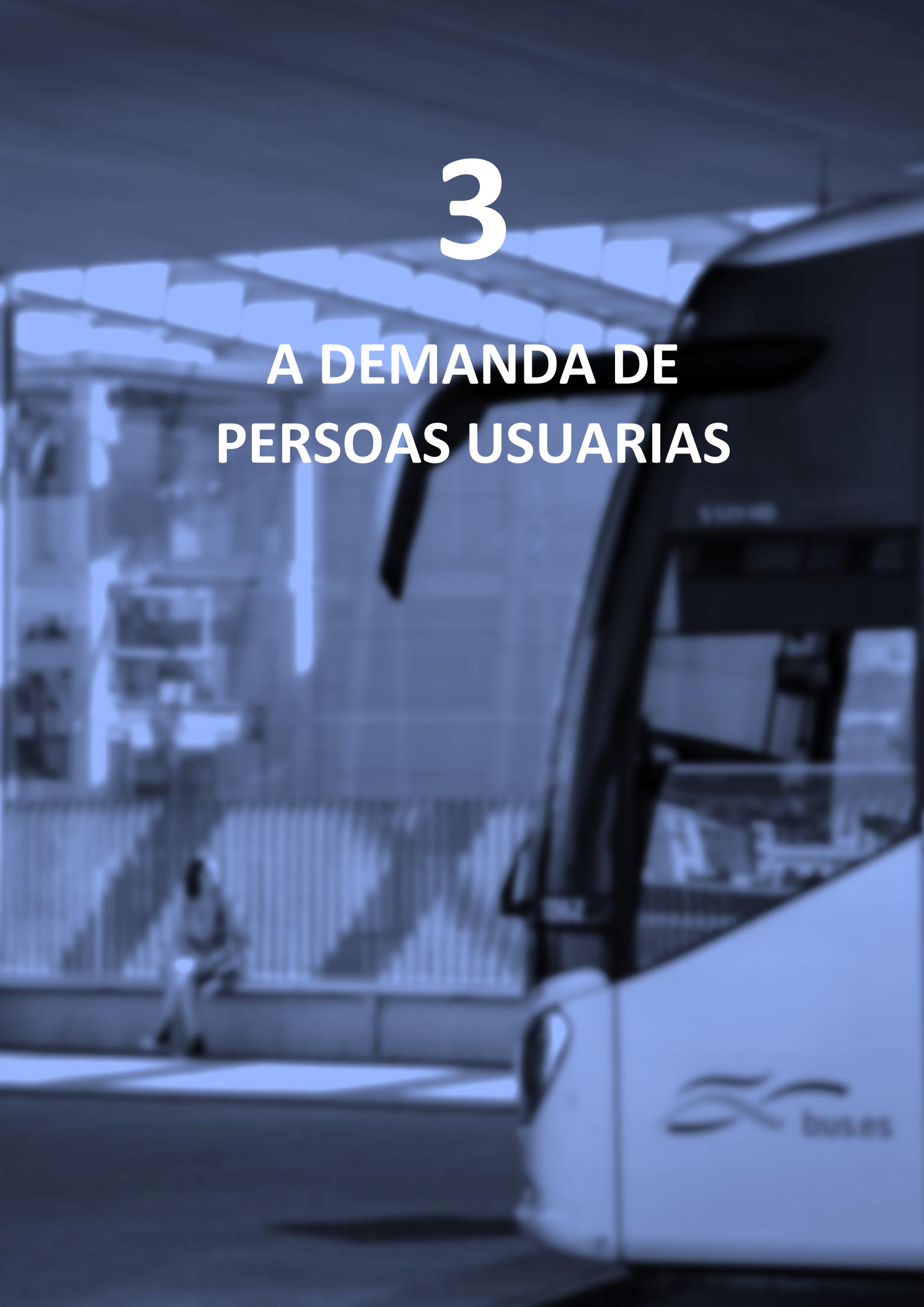
2.2.3.5. ATM de Vigo

- A oferta de liñas na ATM de Vigo incrementouse nun 1% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior, alcanzando en xuño de 2024 as 284 liñas.
- En xuño de 2024 contaba con 3.232 paradas, 219.997 circulacións anuais e preto de 6 millóns de veh-km anuais.

As táboas e gráficos con todos os datos desagregados por provincia e por ATM poden consultarse nas súas seccións correspondentes dos apartados 2.2.2 e 2.2.3 da memoria anual.

CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 2

- O PTPG amplía e especializa a oferta para adaptala aos cambios de demanda. Para iso, introduciu 2 novas modalidades de servizos: integrados e baixo demanda.
- O transporte compartido é flexible para adaptar os itinerarios e paradas ás necesidades escolares ou para optimizar os servizos a outros puntos de demanda.
- O transporte baixo demanda responde ao reto de adaptar os desprazamentos individuais e sen frecuencia fixa, especialmente en zonas do rural, e lograr que ninguén quede sen servizo de transporte, pero evitando a circulación de autobuses baleiros.
- Desde o ano 2016, a oferta de liñas, paradas e servizos, como mínimo duplicouse en todas as provincias, cun incremento brusco no ano 2020 (2017 en Ourense).
- Entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a oferta continuou practicamente estable, podendo considerar así consolidado o sistema de transporte tras a implantación do PTPG.
- O número de liñas integradas en Galicia é maior que o de liñas non integradas. Con todo, o número de paradas, servizos e veh-km anuais é superior nas liñas non integradas, debido á lonxitude das mesmas e ás frecuencias que se atenden.

A blue-tinted photograph of a bus stop. A person is sitting on a bench in the background. A bus is in the foreground, partially visible on the right side. The text '3' is centered at the top.

3

A DEMANDA DE PERSOAS USUARIAS

A análise de demanda de transporte público preséntase da mesma forma que a evolución da oferta, estudando demándaa ano a ano desde 2016 e a evolución mensual entre xullo de 2023 e xuño de 2024. Os datos desagréganse, igualmente, por tipo de servizo e ámbito territorial.

Ademais, inclúese unha análise de demanda ao longo dos anos diferenciada por título de transporte, ben sexa pago en efectivo, pago con tarxeta ou escolares. Analízase así o uso das tarxetas de mobilidade impulsadas pola Xunta de Galicia.

3.1. Antecedentes e evolución da demanda: 2016 – 2024

3.1.1. Demanda total de transporte público

Aínda que a demanda total se incrementou gradualmente neste período, o impacto da COVID-19 en 2020 provocou unha diminución da mesma que xa se recuperou por completo. Neste sentido, en cómputo global pódese observar como se alcanzou un máximo na demanda anual no ano 2023, alcanzando 35,3 millóns de persoas usuarias. Asemade, é importante ter en conta a influencia do proceso de integración coas novas concesións de 2020 e o peso do número de escolares na demanda total de transporte público.

ANO		DEMANDA TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO	GALICIA			
			TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO OU COM PARTIDO			TRANSPORTE PÚBLICO NON INTEGRADO
			DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO OU COM PARTIDO	DEMANDA DE ESCOLARES	DEMANDA USUARIOS NON ESCOLARES	DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO NON INTEGRADO
2016	Viaxes	13.663.553	0	0	0	13.663.553
	% Total	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2017	Viaxes	18.311.107	1.024.055	1.003.776	20.279	17.287.052
	% Total	100,0%	5,6%	5,5%	0,1%	94,4%
2018	Viaxes	21.995.153	2.754.975	2.690.691	64.284	19.240.178
	% Total	100,0%	12,5%	12,2%	0,3%	87,5%
2019	Viaxes	23.223.194	2.765.249	2.695.018	70.231	20.457.946
	% Total	100,0%	11,9%	11,6%	0,3%	88,1%
2020	Viaxes	15.760.713	4.155.080	4.123.837	31.243	11.112.965
	% Total	100,0%	26,4%	26,2%	0,2%	70,5%
2021	Viaxes	24.400.013	10.374.267	10.051.232	323.036	14.025.746
	% Total	100,0%	42,5%	41,2%	1,3%	57,5%
2022	Viaxes	30.638.627	11.392.441	10.637.311	755.130	19.246.186
	% Total	100,0%	37,2%	34,7%	2,5%	62,8%
2023	Viaxes	35.196.141	11.285.995	10.392.374	893.621	23.910.146
	% Total	100,0%	32,1%	29,5%	2,5%	67,9%
2024* (30-xuñ)	Viaxes	19.776.018	7.007.777	6.429.573	578.204	12.768.241
	% Total	100,0%	35,4%	32,5%	2,9%	64,6%

* Corresponde con la demanda a 30 de xuño de 2024, no con la demanda anual que se indica en el resto de los años

As táboas cos datos de demanda de 2016 a xuño de 2024 desagregados por provincias por cada modalidade de transporte poden consultarse no apartado 3.1 da memoria anual.

3.1.2. Demanda do transporte público integrado ou compartido

Esta modalidade de transporte incrementouse de forma constante desde 2017, alcanzando os 11,3 millóns de persoas usuarias en xuño de 2023, confirmando a consolidación do proceso de integración levado a cabo. Isto supón que se quintuplicou a demanda no transporte integrado do ano 2019, cifra previa á implantación do PTPG.

3.1.3. Demanda do transporte público non integrado

O transporte público non integrado é a modalidade de transporte que máis sufriu as consecuencias do impacto da COVID-19. Non obstante, aínda que no ano 2020 a pandemia tivese especial repercusión na demanda de transporte público non integrado, pódese observar unha tendencia crecente na demanda de 2021 cara á actualidade. Xa nos primeiros 6 meses de 2024 practicamente alcázase a cifra obtida para o total de 2020.

Durante o ano 2023, houbo un total de 23,9 millóns de persoas viaxaron utilizando as liñas non integradas.

3.2. Demanda de persoas usuarias no período da memoria anual: xullo de 2023 a xuño de 2024

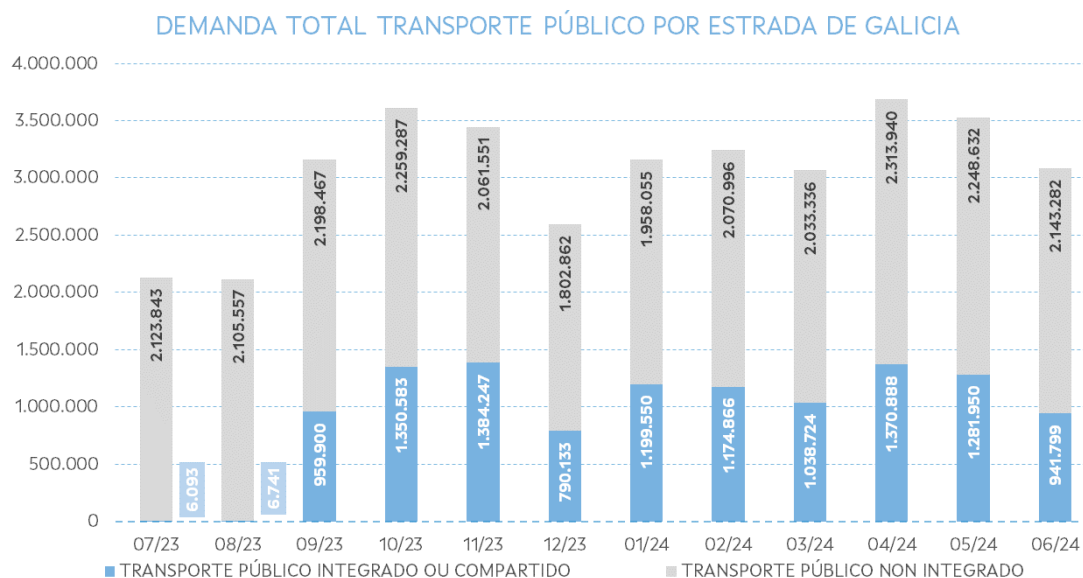
Analízase a demanda na totalidade da comunidade, a nivel das catro provincias e no ámbito das cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

3.2.1. Demanda de persoas usuarias

3.2.1.1. Demanda total de persoas usuarias

A demanda total de persoas usuarias do transporte público en Galicia mostra unha evolución positiva entre xullo de 2023 e xuño de 2024, sendo practicamente constante, ata alcanzar unha suma de 36,8 millóns de usuarios nestes 12 meses de análise da memoria, despois de pasar por un período de consolidación do PTPG e a normalización da situación causada pola pandemia onde houbo restricións de mobilidade que afectaron á demanda do transporte público en Galicia.

A cifra máxima de demanda mensual alcanzouse en abril de 2024 cun total de 3,68 millóns de persoas viaxeiras. Comparando os datos deste período co período de análise da memoria anual anterior (xullo de 2022 a xuño de 2023), a demanda incrementouse nun 10,6%.



As táboas e gráficos con todos os datos de demanda desagregados por mes, modalidade de transporte e provincia poden consultarse no apartado 3.2.1 da memoria.

3.2.1.2. Demanda de transporte integrado ou compartido

Os datos mensuais desta modalidade mostran un incremento da demanda en todas as provincias. A demanda total en transporte integrado entre xullo de 2023 e xuño de 2024 superou os **11,5 millóns de persoas usuarias**, o que supón un incremento do 1,1% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior, entre xullo de 2022 e xuño de 2023. O mes con maior demanda de transporte integrado foi outubro de 2023, con máis de 2,2 millóns de usuarios/as.

A maioría destas viaxes son de escolares con reserva de praza, alcanzando os 10,5 millóns de persoas usuarias durante este período. Non obstante, a demanda de non escolares de transporte compartido sufriu un incremento do 17,4% no último ano, superando as 990.000 persoas usuarias.

3.2.1.3. Demanda de transporte non integrado

Os datos mensuais da demanda de transporte non integrado alcanzaron entre xullo de 2023 e xuño de 2024 os 25,3 millóns de persoas usuarias, o que supón un 15,6% máis que no período anterior, de xullo de 2022 a xuño de 2023.



3.2.2. Demanda de usuarios por provincia

A demanda de transporte público en Galicia presenta diferenzas significativas segundo a realidade territorial estudada. Por iso, a memoria desagrega e analiza os datos de demanda de maneira diferenciada entre as catro provincias e para as cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

ANO	MES	DEMANDA TOTAL DE TRANSPORTE PÚBLICO				
		DEMANDA TOTAL	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2023	07	2.129.936	1.340.194	140.866	95.813	553.063
	08	2.112.298	1.322.063	125.876	96.609	567.750
	09	3.158.367	1.749.732	236.709	283.712	888.214
	10	3.609.870	1.919.632	305.986	365.965	1.018.287
	11	3.445.798	1.801.038	287.086	365.709	991.965
	12	2.592.995	1.449.185	193.490	240.719	709.601
2024	01	3.157.605	1.681.932	254.509	324.392	896.772
	02	3.245.862	1.760.643	253.861	331.513	899.845
	03	3.072.060	1.694.484	241.821	299.464	836.291
	04	3.684.828	1.986.713	303.420	378.774	1.015.921
	05	3.530.582	1.912.948	295.616	361.975	960.043
	06	3.085.081	1.727.908	257.536	284.232	815.405
Total período 2023 - 2024		36.825.282	20.346.472	2.896.776	3.428.877	10.153.157
Total período 2022 - 2023		33.285.560	18.114.226	2.681.852	3.151.177	9.338.305
% Variación		10,6%	12,3%	8,0%	8,8%	8,7%

Por provincias, segundo o tipo de servizo empregado, A Coruña e Pontevedra rexistran unha maior demanda no transporte de uso xeral, mentres que as provincias de Ourense e Lugo rexistran máis persoas usuarias no transporte integrado ou compartido.

En todas as provincias obsérvase un aumento progresivo de demanda mensual entre xullo de 2023 e xuño de 2024.

3.2.2.1. Provincia de A Coruña

- É a provincia con maior demanda de transporte público, así como a provincia onde máis se incrementaron as persoas usuarias. Entre xullo de 2023 e xuño de 2024 rexistráronse máis de 20,3 millóns de persoas usuarias (un 55% do total de Galicia). Un 81,2% correspóndense con viaxes en servizos non integrados.
- A demanda anual incrementouse nun 12,3% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en 1,9 millóns de persoas usuarias para abril de 2024; máis de 458 mil persoas usuarias de transporte integrado ou compartido e 1,5 millóns de persoas usuarias en transporte non integrado.

3.2.2.2. Provincia de Lugo

- Entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda total superou os 2,8 millóns de persoas usuarias (un 8% do total de Galicia). Un 54,6% corresponden a viaxes en servizos integrados ou compartidos.

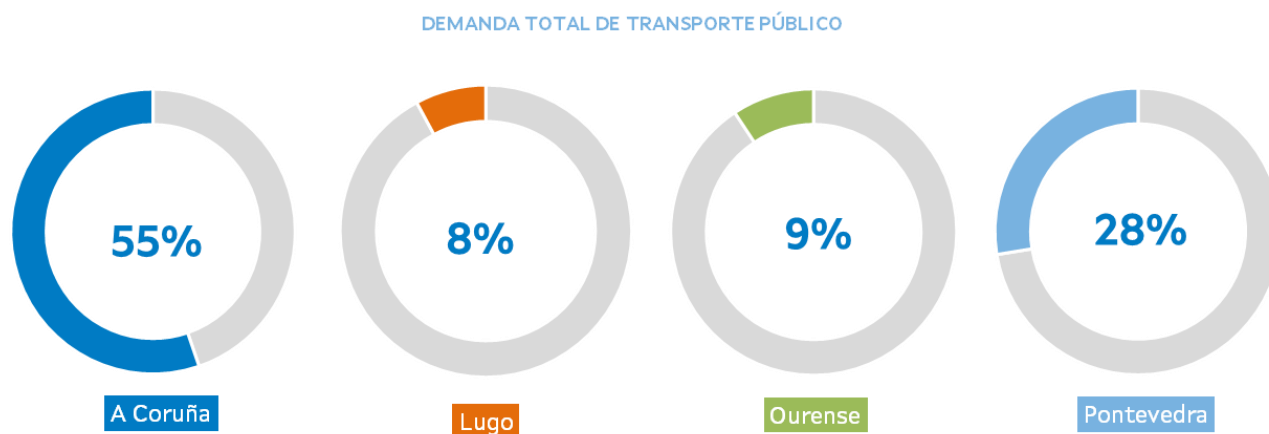
- A demanda anual incrementouse nun 8,0% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en case 305 mil persoas usuarias para outubro de 2023; máis de 184 mil persoas usuarias de transporte integrado ou compartido e case 122 mil persoas usuarias en transporte non integrado.

3.2.2.3. Provincia de Ourense

- Entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda total superou os 3,4 millóns de persoas usuarias (un 9% da demanda total de Galicia). Un 61,3% corresponden a viaxes en servizos integrados ou compartidos.
- A demanda total incrementouse un 8,8% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en máis de 378 mil persoas usuarias para abril de 2024; onde máis de 253 mil persoas usuarias en transporte integrado. O máximo no transporte non integrado deuse en abril de 2024 con máis de 125 mil persoas usuarias.

3.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- Entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda total superou os 10,1 millóns de persoas usuarias (un 28% da demanda total de Galicia). Un 60,7% corresponden con viaxes en servizos non integrados.
- A demanda total incrementouse nun 8,7% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- O máximo mensual neste período sitúase en máis de 1 millón de persoas usuarias para outubro de 2023; dos cales máis de 475 mil persoas usuarias son de transporte integrado. O máximo en transporte non integrado deuse en agosto de 2023 con máis de 563 mil persoas usuarias.

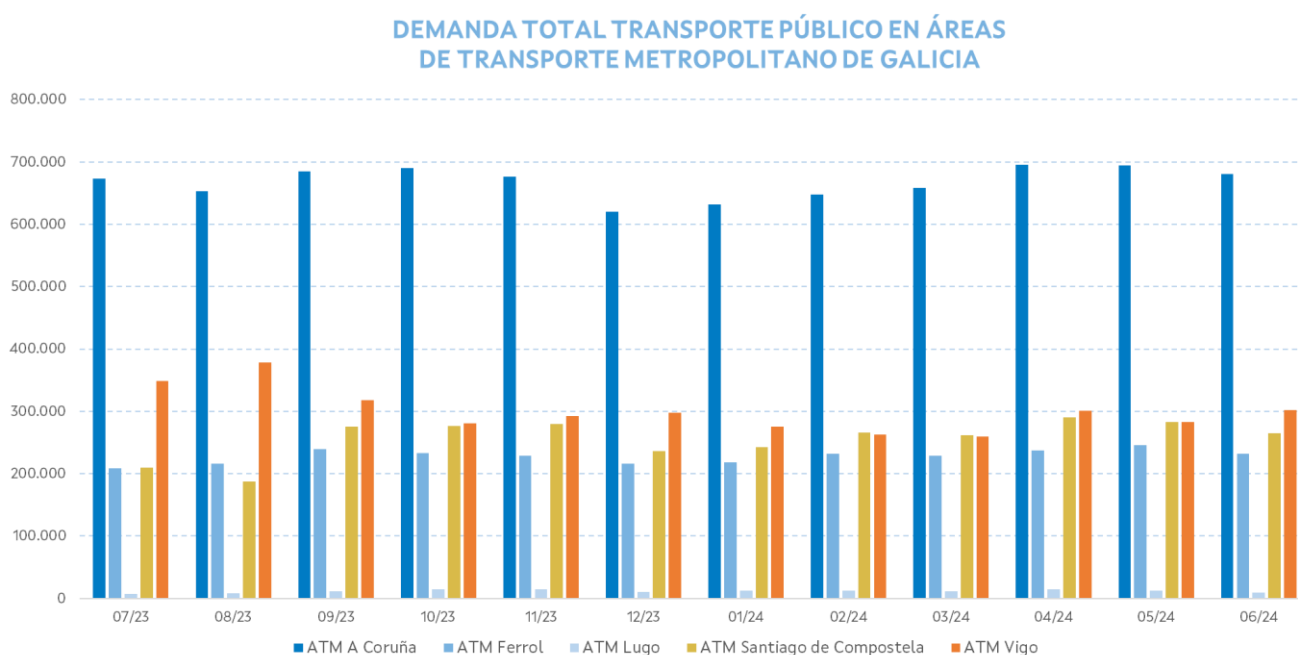


As táboas e gráficos cos datos de demanda de cada provincia por mes e modalidade de transporte poden consultarse no apartado 3.2.2 da memoria.

3.2.3. Demanda de persoas usuarias por Áreas de Transporte Metropolitano

A demanda nas ATM aumentou de maneira constante e xeneralizada durante os últimos anos, superando os 16,6 millóns de persoas usuarias en 2023. Con todo, reduciuse á metade no ano 2020 debido ao impacto da pandemia en todas as ATM. Nos anos 2021, 2022 e 2023 púidose observar como se recuperou a tendencia crecente, recuperándose totalmente en comparación coas cifras anteriores á pandemia.

A demanda no conxunto das ATM entre xullo de 2023 e xuño de 2024 creceu nun 21,9% con respecto á demanda entre xullo de 2022 e xuño de 2023, superando os 16,5 millóns de persoas usuarias.



3.2.3.1. ATM da Coruña

- É a ATM con maior demanda, con máis de 8 millóns de persoas viaxeiras nos 12 meses da memoria, un 45,6% do conxunto das ATM.
- Con respecto ao período de xullo de 2022 a xuño de 2023, entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda creceu un 16,6%.
- O máximo mensual deste período deuse en abril de 2024 con máis de 695 mil persoas viaxeiras.

3.2.3.2. ATM de Ferrol

- A ATM de Ferrol rexistrou unha demanda de 2,7 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria; un 15,6% do conxunto das ATM.
- Con respecto ao período de xullo de 2022 a xuño de 2023, entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda creceu un 21,5%.
- O máximo mensual neste período deuse en maio de 2024, con máis de 245 mil persoas viaxeiras.

3.2.3.3. ATM de Lugo

- A ATM de Lugo rexistrou unha demanda de máis de 138 mil persoas viaxeiras nos 12 meses da memoria, o que representa

menos do 0,8% da demanda das cinco ATM de Galicia.

- Con respecto ao período de xullo de 2022 a xuño de 2023, entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda creceu un 14,7%.
- O máximo mensual neste período deuse en abril de 2024 con máis de 14 mil persoas viaxeiras.

3.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- Rexistrou unha demanda de máis de 3 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria, o que representa un 17,5% da demanda das cinco ATM de Galicia.
- Con respecto ao período de xullo de 2022 a xuño de 2023, entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda creceu un 13,5%.

- O máximo mensual neste período deuse en abril de 2024 con máis de 290 mil persoas usuarias.

3.2.3.5. ATM de Vigo

- A ATM de Vigo rexistrou máis de 3,6 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria, o que representa un 20,5% da demanda total de persoas usuarias nas ATM de Galicia.
- Con respecto ao período de xullo de 2022 a xuño de 2023, entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda creceu nun 11,7%.
- O máximo mensual neste período deuse en agosto de 2023, con máis de 378 mil persoas usuarias.

As táboas e gráficos cos datos de demanda de cada provincia e de cada ATM desagregados por mes e modalidade de transporte poden consultarse nos apartados 3.2.2 e 3.2.3 da memoria

3.3. Transporte baixo demanda

A memoria dedica unha revisión particular á demanda rexistrada na modalidade de transporte baixo demanda.

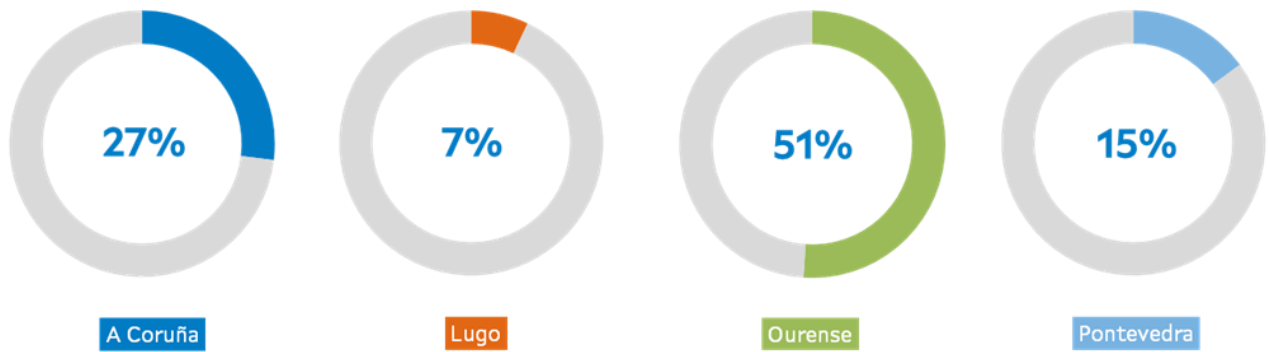
O número de viaxes nos servizos baixo demanda incrementouse nos últimos anos en todas as provincias, a excepción do ano 2020. En 2023, a demanda desta modalidade alcanzou o seu máximo con 11.010 persoas viaxeiras.

Para considerar unha liña baixo demanda non fai falta que todas as paradas do seu itinerario sexan a demanda, é suficiente con que unha delas se atenda deste xeito.

A súa progresión creceu en paralelo ao incremento do transporte integrado ou compartido, do que derivan moitas das liñas. Aínda que é unha modalidade en auge, representa unha pequena proporción do total de demanda de transporte público.

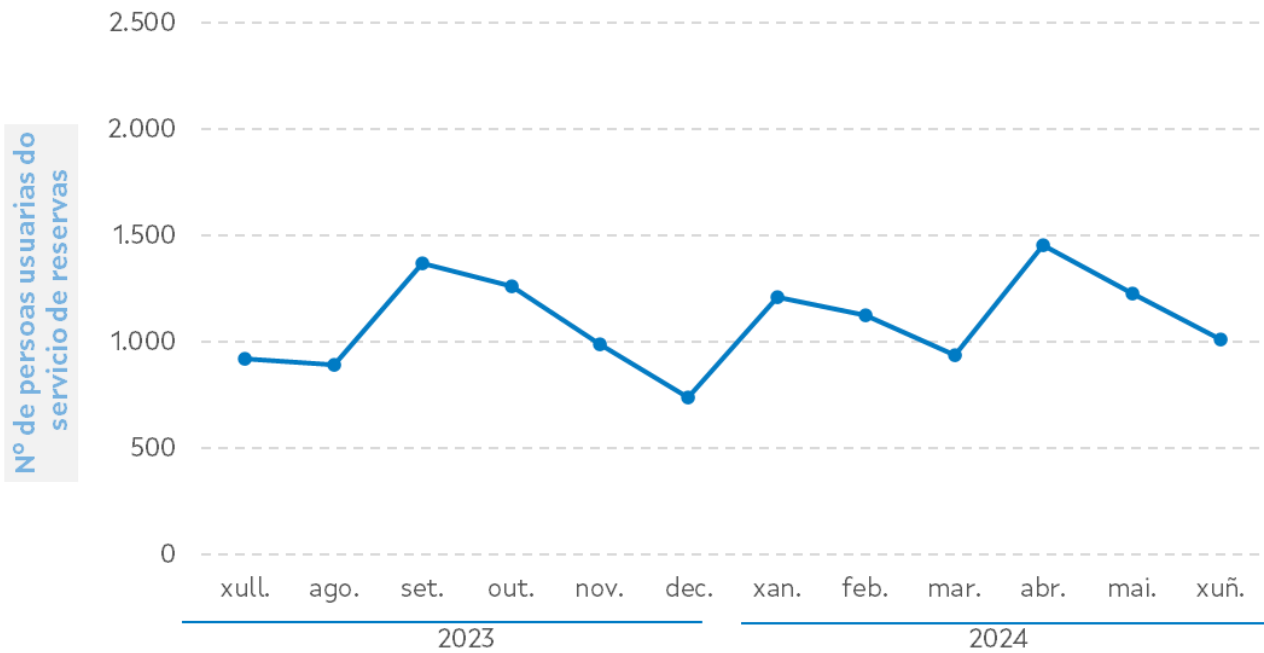
No período temporal comprendido pola memoria houbo un total de 13.131 persoas usuarias que utilizaron a modalidade de transporte baixo demanda, o que supón un incremento do 36,2% con respecto ao período de estudo da memoria anterior. Ourense é a provincia con maior número de persoas viaxeiras nesta modalidade, representando nestes 12 meses un 51% da demanda total.

PERSONAS USUARIAS DO TRASPORTE PUBLICO BAIXO DEMANDA



Por outra banda, o número de chamadas realizadas a través do centro de información de chamadas experimentou un aumento xeneralizado, cunha media de 1.094 chamadas ou solicitudes ao mes no período de estudo.

Chamadas á central de reservas do Transporte Baixo Demanda - PTPG

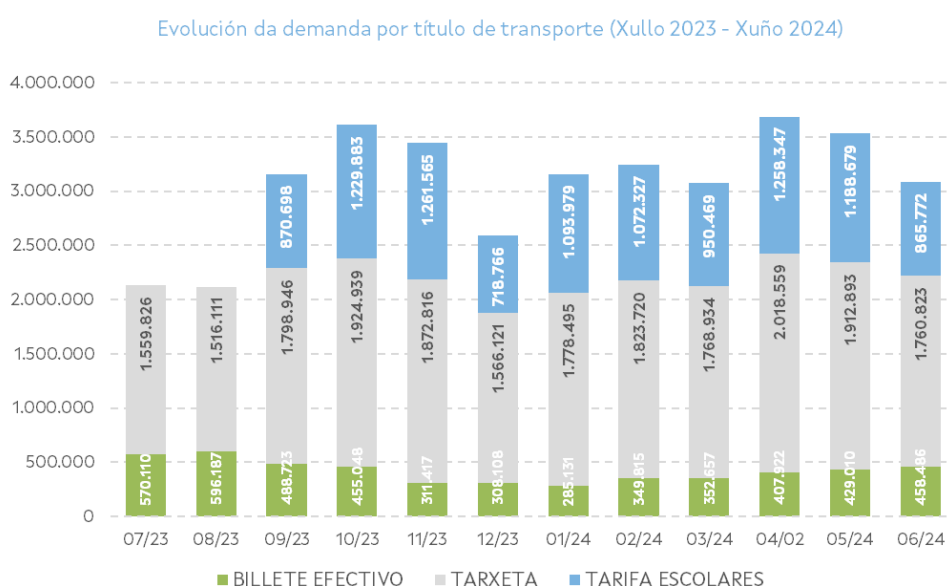


As táboas e gráficos con todos os datos de demanda do transporte baixo demanda, desagregados por provincias, poden consultarse no apartado 3.3 da memoria.

3.4. Demanda de persoas usuarias por título de transporte

Nesta análise diferéncianse tres tipos de formas de pago de billete: en efectivo, con tarxeta TMG ou TMGXN e gratuíto para escolares con reserva de praza. Desde 2016 a 2019 os tres creceron significativamente, alcanzando o máximo anual o pago en efectivo en 7,6 millóns (en 2019) e o pago con tarxeta en 19,6 millóns de viaxes (en 2023). No caso da tarifa escolar, o crecemento non se ve afectado o impacto da pandemia, alcanzando o seu máximo no 2022 con máis de 10,6 millóns de persoas usuarias.

Entre o período de análise da memoria actual (xullo de 2023 e xuño de 2024) e o período de análise da pasada memoria (xullo de 2022 e xuño de 2023), a demanda de títulos de transporte obtidos mediante pago con tarxeta experimentou unha tendencia crecente, absorbendo parte das viaxes abonadas en efectivo en anos anteriores. O título de transporte con tarxeta foi o que máis creceu, cun aumento do 44% con respecto ao período anterior. En 2023, o pago con tarxeta supera cifras previas ao impacto da pandemia.



As táboas e gráficos con todos os datos de demanda por título de transporte pódense consultar no apartado 3.4 da memoria.

3.4.1. Datos de evolución da demanda por título de transporte por provincia

Na provincia da Coruña o título de transporte maioritario é a tarxeta, motivado pola envergadura que presentan as tres áreas de transporte metropolitano consolidadas na provincia, supondo un 62% sobre o total e seguida pola tarifa escolar que supón o 19,4%. O billete en efectivo representa unicamente o 18,6% do total.

Na provincia de Lugo a tarifa escolar é o título de transporte maioritario, representando un 39,3% do total. A tarxeta utilízase nun 32% das veces, e por ultimo, o billete en efectivo representa o 28,8% do total.

De novo na provincia de Ourense a tarifa escolar é o título de transporte maioritario, representando un 44,9% do total. A tarxeta é utilizada como método de pago por un 32,9% das persoas viaxeiras, e por último, o billete en efectivo representa un 22,2% do total.

Na provincia de Pontevedra o título de transporte máis utilizado é a tarxeta, representando un 45,9% das viaxes. A tarifa escolar nun 30,7% e o pago en efectivo nun 23,4% das viaxes.

As táboas e gráficos coa evolución dos datos de demanda por título de transporte de cada provincia pódense consultar no apartado 3.4.1 da memoria.

3.4.2. Datos de evolución da demanda por título de transporte por ATM

Nas ATM, debido ás vantaxes tarifarias e os descontos asociados ao uso de tarxeta, é amplamente maioritario o pago con tarxeta fronte ao pago en efectivo. Así mesmo, tamén o número de viaxes foi aumentando de maneira sostida e xeneralizada.

O pago con tarxeta creceu entre 2016 e 2023 en todas as ATM, excepto na de Lugo. En 2023, a porcentaxe de títulos de transporte pagos con tarxeta é do 91,7% na ATM da Coruña, do 91,7% na ATM de Ferrol, do 74,5% na ATM de Lugo, do 90,3% na ATM de Santiago de Compostela e do 81,3% na ATM de Vigo.

As táboas e gráficos coa evolución dos datos de demanda por título de transporte de cada ATM pódense consultar no apartado 3.4.2 da memoria.



3.4.3. Demanda de persoas usuarias con Tarxeta de Mobilidade de Galicia Xente Nova (TMGXN)

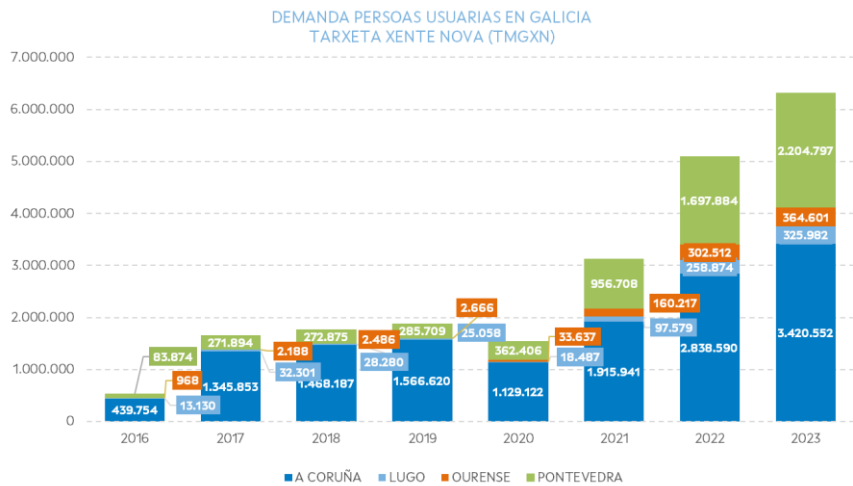
A TMGXN é o mecanismo establecido pola Xunta de Galicia para aplicar a gratuidade da tarifa Xente Nova. Desde a súa implantación inicial en 2016, o seu uso foi en aumento. Nos seus primeiros 8 anos, os titulares deste dispositivo realizaron máis de 21,9 millóns de viaxes gratuítas no transporte público a cargo da Xunta de Galicia, as cales se traducen nun aforro para as familias de máis de 35,5 millóns de euros.

O número de viaxes realizadas coa tarxeta Xente Nova alcanzou o seu máximo en 2023, con 6,3 millóns, sendo a provincia da Coruña con máis de 3,4 millóns de persoas viaxeiras, a provincia con maior utilización desta.

Entre o período da memoria anterior e o período da memoria actual, a demanda incrementouse nun 23,9% tal como se pode observar na seguinte táboa:

ANO		DEMANDA USUARIOS EN GALICIA - TARXETA XENTE NOVA (TMGXN)				
		Galicia	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2016	Viaxes	537.726	439.754	13.130	968	83.874
	% Total	100,0%	81,8%	2,4%	0,2%	15,6%
2017	Viaxes	1.652.236	1.345.853	32.301	2.188	271.894
	% Total	100,0%	81,5%	2,0%	0,1%	16,5%
2018	Viaxes	1.771.828	1.468.187	28.280	2.486	272.875
	% Total	100,0%	82,9%	1,6%	0,1%	15,4%
2019	Viaxes	1.880.053	1.566.620	25.058	2.666	285.709
	% Total	100,0%	83,3%	1,3%	0,1%	15,2%
2020	Viaxes	1.543.652	1.129.122	18.487	33.637	362.406
	% Total	100,0%	73,1%	1,2%	2,2%	23,5%
2021	Viaxes	3.130.445	1.915.941	97.579	160.217	956.708
	% Total	100,0%	61,2%	3,1%	5,1%	30,6%
2022	Viaxes	5.097.860	2.838.590	258.874	302.512	1.697.884
	% Total	100,0%	55,7%	5,1%	5,9%	33,3%
2023	Viaxes	6.315.932	3.420.552	325.982	364.601	2.204.797
	% Total	100,0%	54,2%	5,2%	5,8%	34,9%

En todas as provincias o aumento de uso foi notable, con especial mención a Lugo e Ourense. Ademais, no caso de Lugo este incremento no número de persoas usuarias que utilizan dita tarxeta é relevante, xa que a demanda nesta provincia decrecera nos dous anos anteriores. A provincia que máis viaxes coa TMGXN xera na comunidade autónoma de Galicia é A Coruña, cun 54,2% do total.



As táboas e gráficos con todos os datos de demanda de TMGXN, desagregados por provincias pódense consultar no apartado 3.4.3 da memoria anual.

CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 3

- A demanda total do transporte público incrementouse case un 70% entre 2016 e 2019, alcanzando en 2023 o seu máximo con 35,6 millóns de viaxeiros. Entre 2019 e 2023, incrementouse outro 55,6%. Entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda superou os 33,2 millóns de persoas viaxeiras. No período de análise actual, entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda foi de 36,8 millóns de persoas usuarias, o que supón un notable incremento con respecto ao período anterior.
- O máximo mensual de demanda durante os 12 meses do período de análise da memoria é de 3,6 millóns de persoas usuarias en abril de 2024.
- A Coruña e Pontevedra rexistraron maior demanda de usuarios/as baseada no transporte de uso xeral, mentres en Lugo e Ourense adquire unha maior relevancia o transporte integrado ou compartido.
- A demanda nas ATM rexistrou o seu máximo en 2023, con 16,5 millóns de persoas viaxeiras. De xullo de 2023 a xuño de 2024 obsérvase unha recuperación total da demanda no conxunto das ATM, con cifras mensuais superiores ás do 2019.
- O transporte baixo demanda está en auxe desde a implantación do PTPG. Ourense é a provincia con maior número de persoas viaxeiras nesta modalidade, representando nestes 12 meses un 51% da demanda total.
- Na demanda dos distintos títulos de transporte, a tendencia indica a consolidación do pago con Tarxetas de Mobilidade de Galicia, que aumentou até situarse no 55,9% do total para cifras totais de 2023.
- No período da memoria, a tarifa de escolares é maioritaria en Lugo e Ourense con ata o 39,3% e 44,9% do total de viaxes en cada provincia. Na Coruña, o pago con tarxeta supón un 62% do total, e na provincia de Pontevedra o 45,9%.
- En todas as ATM é amplamente maioritario o uso de tarxeta comparado co efectivo.
- O uso do tarxeta Xente Nova incrementouse notablemente durante o 2023 superando os 6,3 millóns de viaxes abonadas con este método de pago.

4

O NOVO
SISTEMA TARIFARIO, MÁIS
ECONÓMICO, UNIFORME
E VERSÁTIL

A implantación do PTPG leva a adopción dun novo sistema tarifario máis económico e uniforme para toda Galicia, apoiado por ferramentas e solucións tecnolóxicas que facilitan a súa xestión e impulsan o uso dun transporte público eficaz e adaptado á actual realidade socioeconómica.

4.1. Antecedentes

Durante o proceso de modernización do transporte público conviviron os seguintes sistemas tarifarios:

- **Sistema tarifario quilométrico.** Vixente até a implantación do PTPG, excepto nas ATM. O prezo que debe abonar cada persoa usuaria é proporcional á distancia da súa viaxe e pode variar entre unha mesma orixe e destino en función do percorrido intermedio. Ademais, a tarifa base variaba con cada concesión.
- **Sistema tarifario zonal ou por saltos.** É o sistema das ATM. Está baseado na definición das distintas zonas de transporte, formadas por un ou máis municipios, e o prezo de cada viaxe depende do número de saltos entre as zonas de orixe e destino, así como do medio de pago (en efectivo ou TMG).
- **Sistema tarifario zonal quilométrico.** É o modelo que introduce o PTPG. Integra o sistema zonal, con prezos igualitarios para o mesmo municipio, e o quilométrico, xa que a tarifa que debe abonar o usuario non depende de saltos, senón da distancia entre municipio de orixe e de destino da viaxe.

Os obxectivos do novo sistema tarifario son:

- Unha mellor comprensión do sistema, xa que se establece un prezo único para cada zona que coincide cos termos municipais.
- Homoxeneizar as tarifas en toda a comunidade autónoma, sen depender da concesión ou do operador titular.
- Abaratar o prezo do billete, cunha rebaixa significativa dos prezos e a través de bonificacións que favorecen a recorrencia.
- Optimización da xestión do sistema tarifario, homoxeneización das bonificacións e tarifas. Incorporáanse equipos monetarios e intelixentes que facilitan o pago mediante o tarxeta TMG e demais tarxetas integradas.

A MELLORA DE TARIFAS INTRODUCIDA POLO PTPG TRADÚCESE EN AFORROS DE ATÉ UN 60% NO PREZO DOS BILLETES SINXELOS EN COMPARACIÓN COAS TARIFAS ANTIGAS.



4.2. Tarifas

Homoxeneización de tarifas base do transporte público.

Para calcular e aplicar as melloras no sistema tarifario que introduce o PTPG, foi necesario un estudo previo mediante o que se fixo unha relación de prezos entre as concesionarias e a Administración que se estableceu como tarifa base para homoxeneizar o cálculo de tarifas para calquera das relacións de tráfico en Galicia. A partir desta tarifa base, o PTPG distingue entre as seguintes tarifas:

- **Tarifas empresa.** Son os importes que ten dereito a percibir o operador por cada persoa usuaria e relación de tráfico que realiza.
- **Tarifas usuario.** Son os importes que deben abonar as persoas usuarias, que poden coincidir ou non coas tarifas empresa. Se este prezo é inferior, a Administración abonaralle á operadora o importe restante.

Estes conceptos permiten entender como se realizan os cálculos de prezos das tarifas de cada conexión, sobre os que posteriormente se aplicarán os descontos e as bonificacións que existen actualmente no PTPG.

As tarifas en efectivo vixentes no PTPG establecéronse aplicando os seguintes criterios:

- Tarifa empresa mínima de 1,409 € (sen IVE) para calquera das concesións.
- En viaxes con orixe e destino no mesmo termo municipal, a tarifa en efectivo corresponderase cunha tarifa empresa fixada pola concesión.
- En viaxes con orixe e destino en termos municipais diferentes, a tarifa en efectivo corresponderase cunha tarifa empresa na que se terá en conta a distancia existente entre os núcleos de poboación máis habitados de ambos termos municipais.

AS TARIFAS AQUÍ DESCRITAS FAN REFERENCIA AO PAGO EN EFECTIVO DOS BILLETES, PERO É NECESARIO INDICAR QUE ACTUALMENTE SE APLICA UN 10% DE DESCONTO NOS MESMOS SE O PAGO SE FAI MEDIANTE A TARXETA DE MOBILIDADE DE GALICIA, TMG. POR OUTRO LADO, GRAZAS Á MEDIDA TEMPORAL DE BONIFICACIÓN DO 50% FINANCIADA POLO ESTADO E A XUNTA DE GALICIA ATA O 30 DE XUÑO DE 2025, APLÍCASE UN 50% DE DESCONTO A MAIORES NAS TARIFAS SE SE REALIZA O PAGO COA TARXETA TMG.

4.3. Bonificacións e vantaxes das novas tarxetas de transporte

Ademais de homoxeneizar as tarifas, implementáronse progresivamente novos sistemas de pago e bonificacións para obter unha significativa redución no importe, co fin de que as persoas usuarias poidan escoller a fórmula que mellor se adapte ás súas necesidades. Existen descontos que se aplican por parte da

Administración e outros que son ofertados polos operadores.

O PTPG aplica a todos os servizos de forma xeral as seguintes bonificacións establecidas pola Administración:

- Un 10% de desconto polo pago con TMG sobre a tarifa en efectivo.
- Unha bonificación por recorrencia con descontos do 25% e o 50% a partir de 21 e 41 viaxes ao mes coa mesma orixe e destino na mesma concesión.
- Reserva de praza con servizos integrados ou compartidos.

O PTPG tamén introduciu un sistema de bonos con criterios comúns segundo as circunstancias da demanda e a recorrencia previstas en cada proxecto de explotación.

Os bonos mensuais promovidos pola Administración son:

- **Bono mensual**, con orixe e destino en calquera municipio dentro da mesma concesión. Permite realizar até 50 viaxes ao mes cun desconto do 50% e prezo mínimo de 50€. Está incluída en todas as concesións, aínda que se aplica separadamente para cada unha delas.
- **Bono mensual de uso ilimitado** para algunhas concesións para tráficos cara ou desde algunha das localizadas con hospitais de cabeceira dos distritos sanitarios, cun desconto do 75% sobre o prezo de 44 viaxes e prezo mínimo de 50€.
- **Bonos para relacións de tráfico determinadas**, establecidos nos proxectos de explotación. Algunhas concesións establecen estes bonos para traxectos específicos, con condicións moi diversas e que chegan até un 75% de desconto.

Todos estes bonos teñen un carácter de mínimos e as empresas operadoras poden ofertar outros descontos como os bonos de 100 viaxes e os bonos de 26 e 46 viaxes. A información sobre a oferta de bonos vixentes en cada concesión pode consultarse desde o buscador da páxina web www.bus.gal.

4.3.1. TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE: BONOS

Desde xullo de 2023 a xuño de 2024, o bono máis vendido é o de 26 viaxes, que alcanzou o seu valor máximo no mes de xaneiro de 2024, cun total de 1.827 bonos vendidos deste tipo, sendo a media de 1.300 bonos vendidos no período analizado.

Pola súa banda, os bonos de 46 viaxes, 50 viaxes e bonos ilimitados reflicten un comportamento análogo á venda de bonos de 26 viaxes, sendo o mes de xaneiro de 2024 no que se rexistrou un número maior de vendas. Aínda que as súas cifras de vendas son menores porque implican un uso máis intensivo do transporte público, en total, beneficiáronse destes bonos no citado mes máis de 2.000 persoas usuarias.

Na provincia da Coruña rexistrouse unha recadación notablemente maior que no resto das provincias, seguida de Pontevedra, Lugo e Ourense, nesta orde.

Os gráficos cos datos de venda de bonos e de recadación desagregada por provincia poden consultarse no apartado 4.3.1 da memoria anual.

4.3.2. TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE: TARXETAS TMG, TMGXN e TMG +65

O PTPG establece como medio de pago xeral as tarxetas TMG e TMGXN, que achegan vantaxes tarifarias e facilitan a xestión do transporte público. Como novidade, dende xaneiro de 2024, implantouse no PTPG a **Tarifa +65** a través da Tarxeta de Mobilidade de Galicia, TMG+65.

Estas formas de pago baséanse nunha tecnoloxía sen contacto que mellora a cantidade e calidade da información existente sobre a rede de transporte de Galicia e serán pezas clave para xestionar a posta en marcha da nova Área de Transporte de Galicia.

Tarxeta de Mobilidade de Galicia (TMG)

Permite acceder ao **desconto directo do 10%** e á bonificación por recorrencia citadas anteriormente.

A maiores, dende setembro de 2022 estableceuse unha redución adicional e temporal das tarifas bonificadas no transporte público interurbano de Galicia, ampliando o desconto ao 50% e aplicándoo a varios modos de transporte, todo iso co fin de facilitar a mobilidade e abordar o incremento dos prezos. Estímase que estea vixente ata o 30 de xuño de 2025.

Nas ATM incorpóranse bonificacións adicionais.

Tarxeta de Mobilidade de Galicia Xente Nova (TMGXN)

É o mecanismo establecido pola Xunta de Galicia para aplicar a Tarifa Xente Nova.

Esta tarifa permite aos **menores de 21 anos** viaxar de forma gratuíta no transporte público interurbano competencia da Xunta de Galicia, incluíndo de forma adicional o transporte de ría en Vigo e o tren de ancho métrico en Ferrol.

NOS 8 ANOS QUE LEVA FUNCIONANDO A TMGXN, AS PERSOAS TITULARES DESTE DISPOSITIVO REALIZARON CASE 25 MILLÓNS DE VIAXES GRATUÍTAS NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ESTRADA A CARGO DA XUNTA DE GALICIA, AS CALES SE TRADUCEN EN MÁIS DE 25,7 MILLÓNS DE EUROS QUE AFORRARON AS FAMILIAS DAS PERSOAS BENEFICIARIAS.

O uso da tarxeta de Mobilidade de Galicia é un dos principais motivos de satisfacción co transporte público entre os menores de 21 anos e afianza a aposta da Xunta de Galicia por establecer condicións económicas máis vantaxosas no transporte público.

Tarxeta de Mobilidade de Galicia Tarifa +65 (TMG+65)

No mesmo eixo de actuación prioritario do PTPG relativo ao abaratamento do custo por viaxe ás persoas usuarias, no mes de xaneiro de 2024, a

Xunta de Galicia procedeu á implantación da Tarifa +65.

Esta tarifa permite ás persoas maiores de 65 anos viaxar de forma gratuíta no transporte público interurbano competencia da Xunta de Galicia, incluíndo de forma adicional o transporte de ría en Vigo e o tren de ancho métrico en Ferrol.

NOS 6 MESES QUE LEVA FUNCIONANDO A TMG+65, OS TITULARES DESTE DISPOSITIVO REALIZARON CASE 1,5 MILLÓNS DE VIAXES GRATUÍTAS NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ESTRADA A CARGO DA XUNTA DE GALICIA, AS CALES SE TRADUCEN EN MÁIS DE 1,1 MILLÓNS DE EUROS AFORRADOS POLOS BENEFICIARIOS.

De forma análoga á TMGXN, esta ferramenta permite acceder a 60 viaxes gratuítas ao mes, incluíndo desprazamentos interurbanos e tamén os urbanos cando formen parte dunha viaxe metropolitana.

Outros títulos:

Simplificáronse outros títulos comercializados, como son o billete único pago en efectivo e as tarxetas de pago integradas, cun sistema de compensación entre as administracións públicas en virtude dos diferentes convenios.

O RESULTADO DA POLÍTICA TARIFARIA IMPLANTADA POLO PTPG É UNHA MELLORA DAS CONDICIÓNS ECONÓMICAS NAS QUE VIAXA A CIDADANÍA, FACENDO O TRANSPORTE PÚBLICO MÁIS ATRACTIVO E ACCESIBLE PARA TODOS OS GALEGOS E GALEGAS.

Os gráficos cos datos de viaxes realizadas con TMGXN e as cantidades bonificadas desagregadas por provincia e ano, pódense consultar no apartado 4.3.2 da memoria anual.

4.4. Tarifas sociais e axudas

O PTPG ten entre os seus obxectivos aplicar as políticas sociais da Xunta de Galicia. O tarxeta TMG permite xestionar as seguintes bonificacións sociais:

Descontos a familias numerosas entre o 20 e o 50%

A bonificación por familia numerosa (un 20% para as familias numerosas de categoría xeral e un 50% para as de categoría especial) é aplicable en todos os servizos de transporte a calquera persoa maior de 5 anos incluída dentro do título oficial de familia numerosa.

Con carácter xeral, as concesionarias deben asumir o custo deste desconto aplicable a calquera relación de tráfico con importe superior ao mínimo de percepción, 1,50€ en efectivo ou 1,35€ con TMG. A partir deste importe, o desconto aplícase coa exhibición do libro de familia e a identificación da persoa usuaria.

No ámbito das ATM, as tarifas bonificadas constitúen o importe mínimo de percepción aplicable pola empresa, polo que o desconto por familia numerosa é asumido pola Administración. Requírese a utilización da TMG que, previamente, debe ser activada con este perfil social por parte da Consellería de Política Social.

Descontos promovidos polos concellos

No ámbito das ATM, varios concellos establecen bonificacións adicionais de até o 100% do importe do billete para colectivos como: maiores de 65 anos sen actividade laboral, persoas desempregadas, persoas con discapacidade e persoas en situación de emerxencia social ou precariedade persoal. Os Servizos Sociais determinan as persoas beneficiarias das axudas.

- Na ATM de Ferrol, Mugardos conta con bonificacións activas.
- Na ATM de Santiago ofrécese descontos adicionais: Ames, Boqueixón, Brión, Negreira,

Oroso, O Pino, Teo, Touro, Val do Dubra e Vedra.

Descontos promovidos pola Universidade da Coruña

O PTPG contempla convenios de colaboración con organismos e institucións como a Universidade da Coruña. Estas axudas establécense en 3 categorías diferentes:



Respecto das bonificacións concretas asumidas pola UDC nesta última categoría, establecéronse os valores de desconto segundo o número de saltos que se realicen na viaxe:

- Viaxes con 0 e 1 saltos, terán unha bonificación do 50% do prezo do billete.
- Viaxes con 2 saltos, terán unha bonificación do 40% do prezo do billete.
- Viaxes con 3 ou máis saltos, terán unha bonificación do 35% do prezo do billete.

Outros descontos sociais

Existen outros descontos sociais que van dun 5% a un 80%, ofertados segundo cada concesión. Diríxense a: persoas con mobilidade reducida ou discapacidade, maiores de 65 anos e xubilados/as, vítimas de violencia de xénero, persoas desempregadas, ofertas de verán para estudantes, servizos especiais nocturnos, turistas e peregrinos.

Descontos a persoas con mobilidade reducida (PMR) e discapacidade

Existen diversas bonificacións para persoas con mobilidade reducida (PMR) e discapacidade, dependendo da concesión e do operador do servizo. Algúns descontos alcanzan o 80% para graos de discapacidade superiores ao 75%, o 65% para máis do 65% e ata o 50% para graos superiores ao 33%.

DESTA FORMA, INCORPOROUSE A OBRIGACIÓN PARA TODOS OS CONTRATISTAS DE PERMITIR QUE CADA PERSOA USUARIA DO SERVIZO QUE PRESENTE UN GRAO DE DISCAPACIDADE SUPERIOR AO 33% VIAXE GRATUITAMENTE UNHA PERSOA EN CONDICIÓ DE ACOMPAÑANTE.

4.5. Emisións e distribución dos sistemas de pago

En virtude dun convenio de colaboración entre a Xunta de Galicia e a entidade bancaria colaboradora ABANCA, asinada en 2016 e renovada en 2020, as tarxetas de mobilidade de Galicia poden adquirirse nas 213 oficinas de ABANCA habilitadas, cuxa listaxe pode consultarse na páxina web de www.bus.gal. A TMG ten un prezo bonificado de 2 € mentres que a TMGXN se expide de forma gratuíta. Cabe ter en conta que a Tarifa +65 se aplica e a través da TMG.

Na páxina web www.bus.gal ofrécese toda a información relativa para a tramitación destes dispositivos e as vantaxes que levan consigo.

Por provincias, A Coruña é a que máis tarxetas emitiu, con 87.572 ata finais de xuño de 2024, seguida de Pontevedra (60.137), Lugo (12.280) e Ourense (10.927).

Os gráficos cos datos de evolución da emisión de TMGXN desagregadas por provincias e anos pódense consultar no apartado 4.6 da memoria anual.

4.6. Actuacións previstas coa Área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria

A Administración autonómica impulsa o establecemento dunha Área de Transporte de Galicia en todo o territorio da Comunidade Autónoma, estendendo tamén ao ámbito rural as vantaxes das ATM e mantendo a vontade de colaboración con todas as administracións locais, que se poderán adherir para mellorar as tarifas que se lles aplican ás persoas usuarias que realizan viaxes con orixe e destino nos seus respectivos termos municipais.

Para cumprir estes obxectivos é necesario implantar un sistema zonal, a introdución de medios de pago multimodais e a fixación de tarifas que introduzan bonificacións ás persoas usuarias.

OS PRINCIPAIS OBXECTIVOS DA ATG SON FOMENTAR A MOBILIDADE, PROMOVER A COORDINACIÓN ENTRE AS DIFERENTES REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO, MELLORAR A CALIDADE DO SISTEMA CON PREZOS REDUCIDOS E CONSOLIDAR UN SISTEMA TARIFARIO IGUALITARIO PARA TODA GALICIA.

As novas bonificacións introducidas polo PGPT coa ATG impulsan a utilización do transporte público, xa que favorece, a recorrencia.

Bonificacións previstas coa implantación da ATG:

Establécese unha bonificación zonal básica igual para toda Galicia, que se imputa ás distintas administracións públicas segundo normas comúns en toda a ATG. Cada administración local pode decidir un desconto adicional, que asume integramente.

Ademais, a implementación da ATG suporá aplicar unha bonificación do 100% do custo adicional dos traslados intermunicipais realizados en calquera termo municipal, con independencia de que os municipios de orixe ou destino se adhiran ou non á ATG. O seu abono corre a cargo da Xunta de Galicia na súa totalidade.

Por outra banda, á adhesión dos municipios correspondentes á ATG suporá a aplicación de bonificacións adicionais, que se diferencian segundo o tipo de municipio de orixe ou traxecto que cubra a viaxe intermunicipal.

4.6.1. Período transitorio. Concellos con actuacións propias

Mentres a ATG se consolida como unha realidade en toda Galicia, algúns concellos asinaron convenios coa Xunta de Galicia para ofrecer bonificacións ás persoas usuarias. É o caso de **Barbadás, Ribeira e Pontevedra**, que contan con actuacións propias e gozan de bonificacións tarifarias nos servizos prestados dentro do municipio.

Os convenios de Barbadás e Ribeira foron asinados durante o período da memoria anual de xullo de 2020 a xuño de 2021. Establecen un desconto de 0,50 € en todas as viaxes dentro do termo municipal e, no caso do convenio de Barbadás, tamén establece este desconto nas viaxes co municipio de Ourense. As bonificacións ampliáanse en ambos os casos coas tarifas especiais para colectivos específicos (estudantes, pensionistas e persoas en situación de emerxencia social).

O convenio de Pontevedra implantouse o 1 de setembro de 2021. O municipio de Pontevedra é capital de provincia e ten máis de 50.000

A XUNTA DE GALICIA INTEGRARÁ AUTOMATICAMENTE NA ATG 119 CONCELLOS RURAIS DE REDUCIDA POBOACIÓN E ASUMIRÁ O CUSTO DAS BONIFICACIÓNS POLAS VIAXES NESES MUNICIPIOS.

A Xunta de Galicia asume o 100% do custo adicional xerado polos transbordos que sexan necesarios até completar o traxecto en traslados locais e intermunicipais.

Cabe indicar que a implantación da redución adicional do 50% nas tarifas bonificadas do transporte público interurbano atrasou a implantación da ATG, ao existir unha conexión nas bonificacións de aplicación de ambas medidas.

habitantes, polo que legalmente está obrigado a ofrecer o servizo de transporte; con todo, ata a implantación deste convenio, non contaba con este servizo.

A Xunta de Galicia e o concello de Pontevedra asinaron dous convenios de colaboración que incrementan a oferta de servizos e a súa cobertura a través da implantación dun SIMU e introducen bonificacións no transporte público na cidade.

O convenio ofrece un desconto de 0,50 € como mínimo en todas as viaxes dentro do municipio e bonifícanse integramente os transbordos nestes percorridos, asumindo o Concello ambas bonificacións. É o convenio que máis se parece ás bases establecidas para a ATG.

CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 4

- A implantación do PTPG leva á adopción dun novo sistema tarifario máis económico e uniforme para toda Galicia, apoiado por ferramentas e solucións tecnolóxicas que facilitan a súa xestión e impulsan o uso do transporte público.
- O sistema zonal quilométrico establece prezos igualitarios para todas as paradas do mesmo municipio.
- O PTPG calculou unha tarifa base para homoxeneizar o cálculo de tarifas para calquera das relacións de tráfico en Galicia.
- O PTPG introduciu un sistema de bonos con criterios comúns e carácter universal, que están indicados nos proxectos de explotación e son obrigatorios para o contratista.
- O PTPG establece como medio de pago xeral as tarxetas TMG e TMGXN, que proporcionan vantaxes tarifarias e facilitan a xestión do transporte público. Como novidade, dende xaneiro de 2024, implantouse no PTPG a Tarifa +65 a través da Tarxeta de Mobilidade de Galicia, TMG+65. Poden adquirirse en 213 oficinas da entidade colaboradora de ABANCA habilitadas para a súa expedición.
- A Administración autonómica impulsa o establecemento dunha Área de Transporte de Galicia que abarca todo o territorio da Comunidade Autónoma, para levar tamén ao ámbito rural as vantaxes das ATM.
- Mentres se activa a ATG, os municipios de Barbadás, Pontevedra e Ribeira asinaron convenios coa Xunta de Galicia para ofrecer bonificacións ás persoas usuarias.

5

RELACIÓNS COAS PERSOAS USUARIAS. O SERVIZO QUE ATENDE E RESPONDE Á CIDADANÍA

O PTPG ten como eixo principal as persoas e as súas necesidades de desprazamento. Para isto é fundamental proporcionar a información actualizada e inmediata sobre todos os servizos dispoñibles e, á súa vez, coñecer a súa experiencia nos traslados para seguir adaptando o servizo ás novas esixencias sociais.

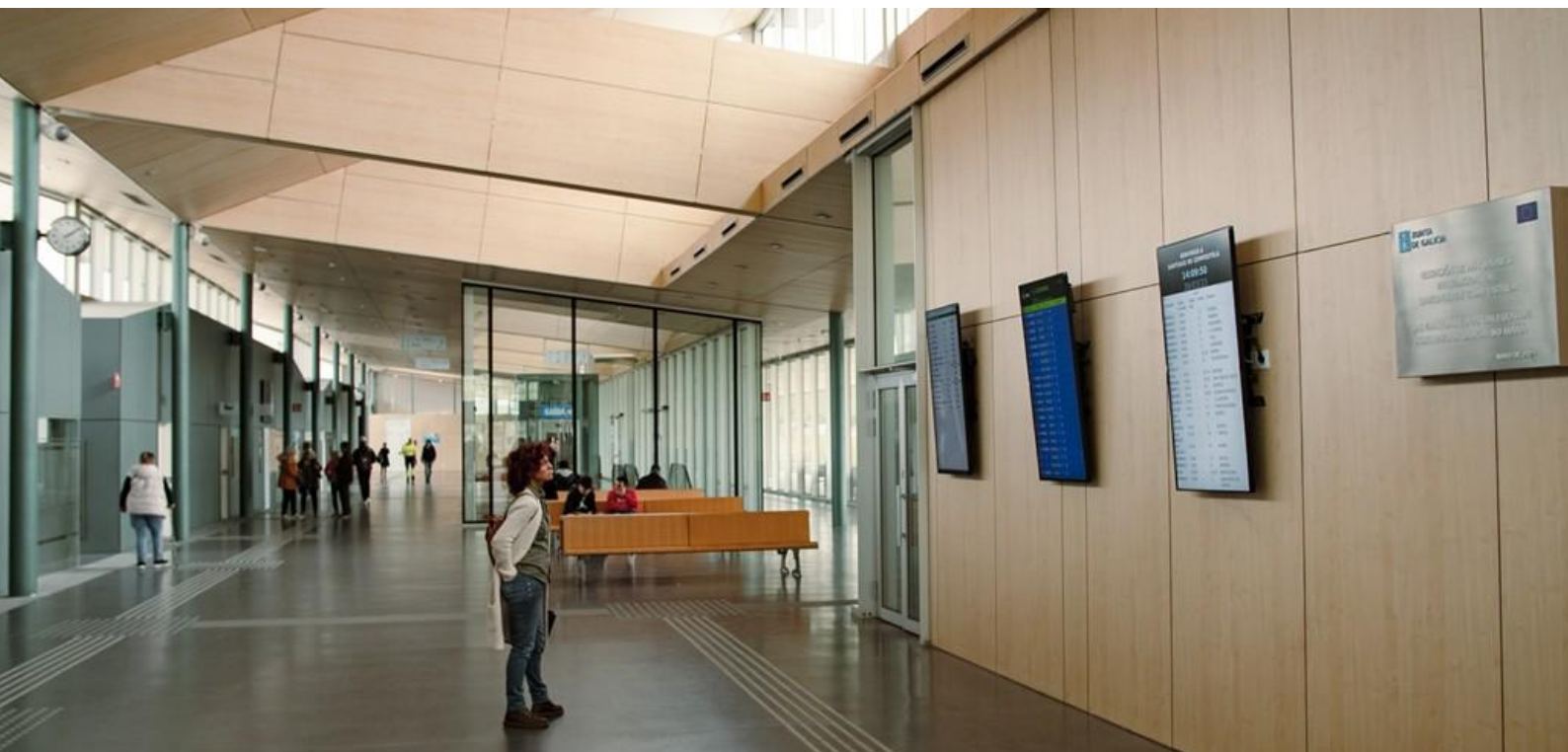
5.1. Información á persoa usuaria

O PTPG coida e impulsa as relacións coas persoas usuarias a través de varias canles que permiten unha comunicación directa coa cidadanía:

- **Portal web da Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes.** Ofrece toda a información sobre a rede de transporte público de Galicia a través da plataforma www.xunta.gal e sobre todos os traballos que leva a cabo a propia Xunta de Galicia
- **App Transporte Público de Galicia.** Ademais de facilitar a procura de servizos e de xestionar reservas de praza, proximamente ofrecerá información en tempo real de horarios e de paradas próximas a través de xeolocalización.
- **Bus.gal.** Trátase dunha páxina web en constante evolución, dirixida a configurarse, xunto coa APP Transporte Público de Galicia, nas canles de información da Administración sobre o Transporte Público de Galicia. Permite coñecer os horarios actualizados a través dun buscador de servizos por orixe e destino ou con fichas informativas que se poden descargar, reservar praza directamente nos servizos baixo demanda e acceder a toda a información sobre a TMGXN. Desde o seu lanzamento en 2018 ata xuño de 2024, o número de visitas ascendeu a 5.618.261, incluíndo máis de 2 millóns de visitas dende xullo de 2023.
- **Central de chamadas.** Mediante un número de teléfono único, esta canle permite realizar as reservas de transporte baixo demanda e atende as peticións das persoas usuarias sobre modificacións de servizos. Desde o seu lanzamento, o número de chamadas rexistradas ascendeu a 73.856 ata xuño de 2024.

A central de chamadas atendeu máis de 24.800 peticións entre xullo de 2023 e xuño de 2024, un 36% máis que no período anterior.

Os gráficos con datos de tráfico web de bus.gal e evolución do número de chamadas rexistradas do transporte baixo demanda, pódense consultar no apartado 5.1 da memoria anual.



5.2. Atención ás persoas usuarias. A importancia das solicitudes e o seu procesamento

Un dos puntos importantes da interacción coas persoas usuarias é o correcto tratamento das solicitudes recibidas, o seu procesamento e responder debidamente ás peticións.

As persoas usuarias poden realizar as súas solicitudes e suxestións a través de medios formais e institucionais (por rexistro administrativo, Defensor do Pobo ou a Valedora do Pobo, ou os escritos remitidos á Dirección Xeral de Avaliación Reforma Administrativa) ou ben por medios informais e directos, como son os formularios en www.bus.gal, chamadas telefónicas ou por correo electrónico.

DURANTE O PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE XULLO DE 2023 A XUÑO DE 2024 PROCESÁRONSE UN TOTAL DE 1.352 SOLICITUDES RELACIONADAS COS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Todas as consultas, peticións ou queixas analízanse e contéstanse individualmente, dando lugar, no seu caso, a actuacións administrativas dirixidas a introducir modificacións que correspondan nos servizos. Despois da súa tramitación, as necesidades ou incidencias manifestadas incorpóranse aos informes de seguimento.

Este proceso rigoroso e completo contempla: análise, informe, valoración, contestación e seguimento.

As comunicacións que envían as persoas usuarias teñen gran importancia para coñecer as necesidades, incidencias e valoración das persoas que se desprazan diariamente no transporte público de Galicia.

Grazas a esta comunicación directa coas persoas usuarias, o PTPG dá resposta inmediata a cambios na demanda e leva a cabo inspeccións de calidade en vehículos e mellora da oferta, entre outras actuacións.

Os gráficos cos datos de peticións recibidas, desagregados por calan de entrada, tipo de reclamante e contido, poden consultarse no apartado 5.2 da memoria anual.

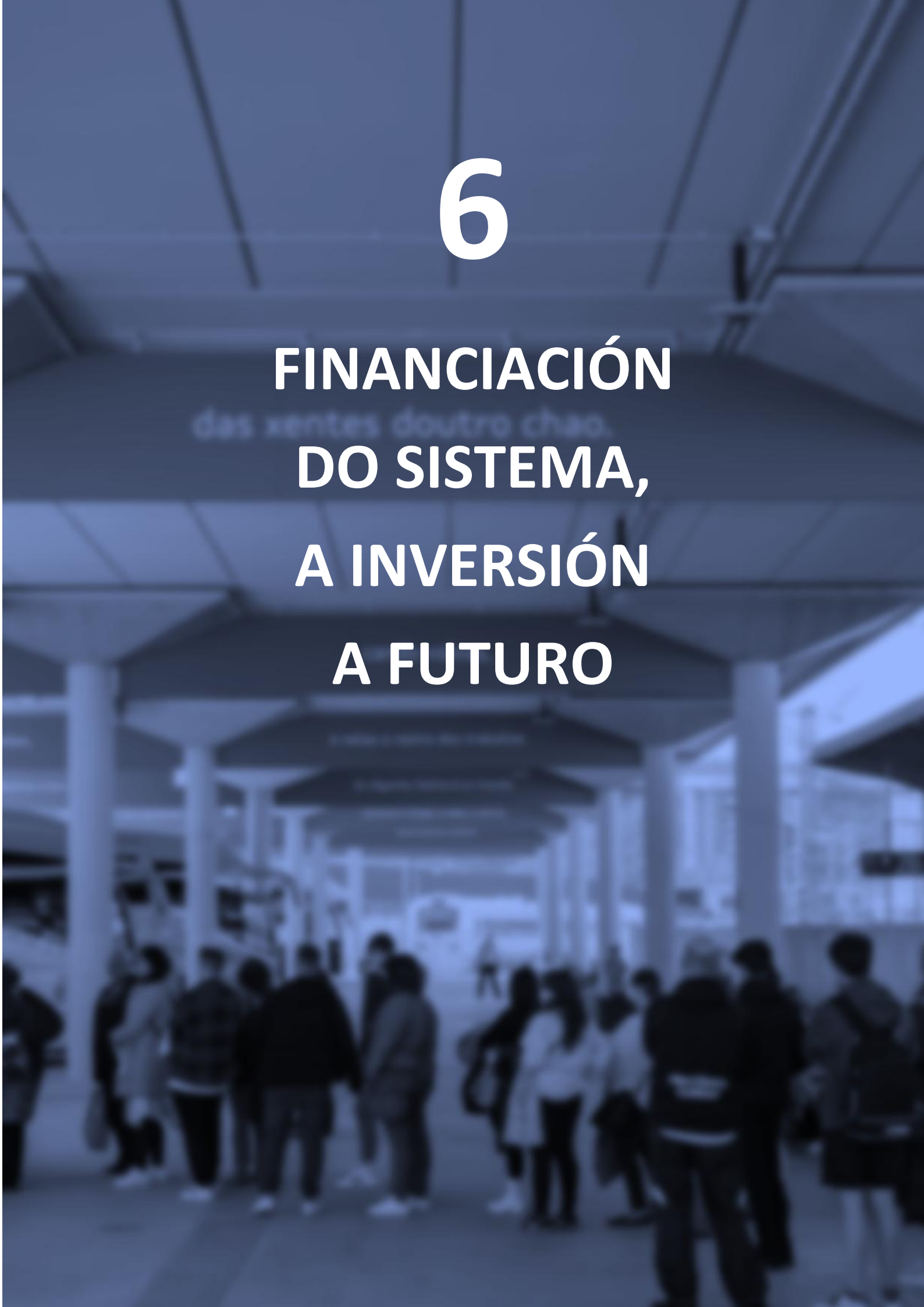


CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 5

- O PTPG conta con diversas canles interactivas que permiten manter unha comunicación directa coa cidadanía: a web da Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes, Bus.gal, a APP de Transporte Público de Galicia e a central de chamadas.
- A nova APP do PTPG atópase en constante desenvolvemento e facilitará información en tempo real dos horarios e das paradas máis próximas a través de xeolocalización.
- A web bus.gal alcanzou as 5.618.261 visitas desde o seu lanzamento en 2018 ata xuño de 2024.
- A canle onde se realizan as reservas do transporte baixo demanda atendeu máis de 73.856 chamadas.
- Durante o período comprendido na memoria actual procesáronse un total de 1.352 solicitudes relacionadas cos servizos de transporte público.
- Todas as consultas, peticións ou queixas analízanse e contéstanse individualmente. Este traballo permitiu dar resposta inmediata a cambios na demanda, levar a cabo inspeccións de calidade en vehículos e melloras da oferta.

6

FINANCIACIÓN DO SISTEMA, A INVERSIÓN A FUTURO

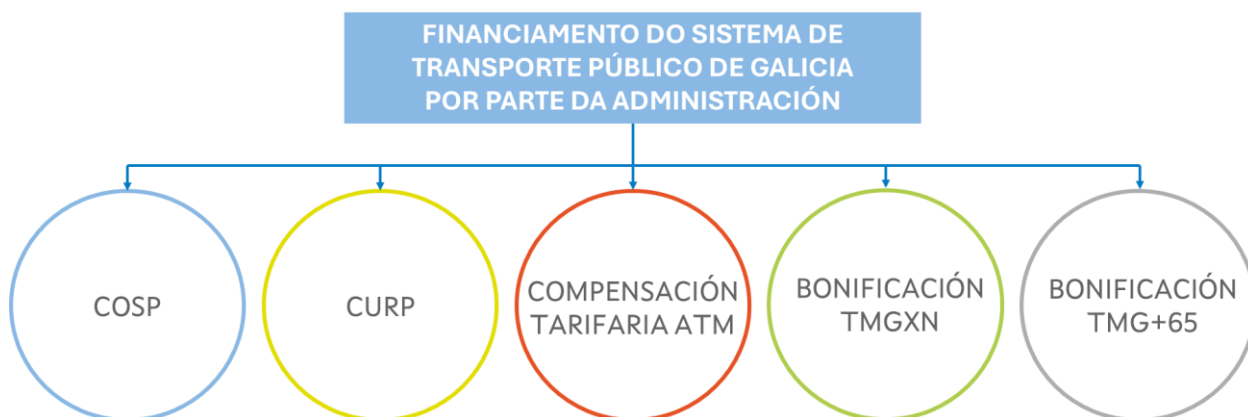


Coa implantación do PTPG, completouse o proceso de renovación de todo o mapa concesional de transporte público en Galicia. Isto supuxo unha reordenación de servizos, frota e condicións de explotación que fixeron precisa a actualización da estrutura de financiamento dos servizos, mediante deseño, proposta e aprobación do investimento que a Xunta de Galicia debe asignar para cubrir os servizos de transporte público.

No financiamento do sistema é fundamental a recadación que perciben os concesionarios por parte das persoas usuarias, que representa unha parte importante dos ingresos. Non obstante, para superar o déficit económico xerado por determinados servizos, a Administración financia o sistema a través de distintos tipos de compensacións que se abonan aos concesionarios.

6.1. Gasto realizado por parte da Administración

Durante o período da memoria, a **Xunta de Galicia abonou máis de 89 M€** en compensacións e bonificacións para asegurar os servizos e beneficios do PTPG.



6.1.1. Compensacións por obrigas do servizo público (COSP)

Esta compensación ten por obxectivo reparar o déficit económico de explotación de servizos nos que se aprecian razóns de interese xeral, asegurando o equilibrio do contrato de conexión aos 10 anos, con base nas estimacións de gastos e ingresos calculadas para ese período e estimando un beneficio industrial do 6%. Se os ingresos de explotación calculados eran insuficientes para que a prestación do servizo resulte rendible, determináronse as COSP para cada concesión.

Está condicionada a que o concesionario cumpra as obrigacións contractuais relativas aos servizos previstos no Prego e no Proxecto de Explotación. A COSP determínase de forma mensual para cada concesión. Para iso, o operador debe xustificar ante a Administración o volume de quilómetros realizados.

Das 127 concesións, 123 reciben compensacións por COSP. As 4 concesións que son rendibles por si mesmas son:

XG623	Lugo - Ourense - Vigo, con anexos
XG802	Lugo - Santiago de Compostela, con anexos
XG817	Eixo Atlántico e conexións con Lugo, Lalín e Fisterra, con anexos
XG843	A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos

ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 58,2 M€ EN COMPENSACIÓNS POR COSP

6.1.2. Pago por reserva de praza de escolares

A compensación por persoas usuarias con dereito a reserva de praza (CURP) ten por obxecto remunerar por cada reserva de praza que realiza a Administración en servizos integrados ou compartidos a favor de escolares con dereito a transporte escolar gratuíto.

A contía mensual da CURP determínase en base a tres datos: a tarifa aplicada por escolar, as reservas de praza vixentes en cada conexión e o número de escolares transportados de forma efectiva segundo os datos remitidos polos concesionarios.

As reservas de praza que realice a Administración equivalen ao 60% da compensación. O 40% restante abónase como unha prima de calidade do servizo por cada escolar que faga uso efectivo da súa praza, entendéndose este feito como unha medida de fidelidade da persoa usuaria ao servizo prestado polo adxudicatario.

En total, 120 das 127 concesións reciben compensacións por CURP. As outras 7 son:

XG623	Lugo - Ourense - Vigo, con anexos
XG635	A Coruña - Lugo - A Mariña, con anexos
XG802	Lugo - Santiago de Compostela, con anexos
XG817	Eje Atlántico y conexiones con Lugo, Lalín y Fisterra, con anexos
XG843	A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos
XG852	Oeste de la comarca del Morrazo
XG881	Este de la comarca de A Coruña

ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 16,7 M€ EN COMPENSACIÓNS POR CURP

Para facer fronte ás Obrigas de Servizo Público e Compensacións por Usuarios/as con dereito a Reserva de Prazas a Xunta de Galicia destina nos Orzamentos Xerais da Comunidade Autónoma máis de 74,9 millóns de € anuais

6.1.3. Compensación tarifaria por ATM

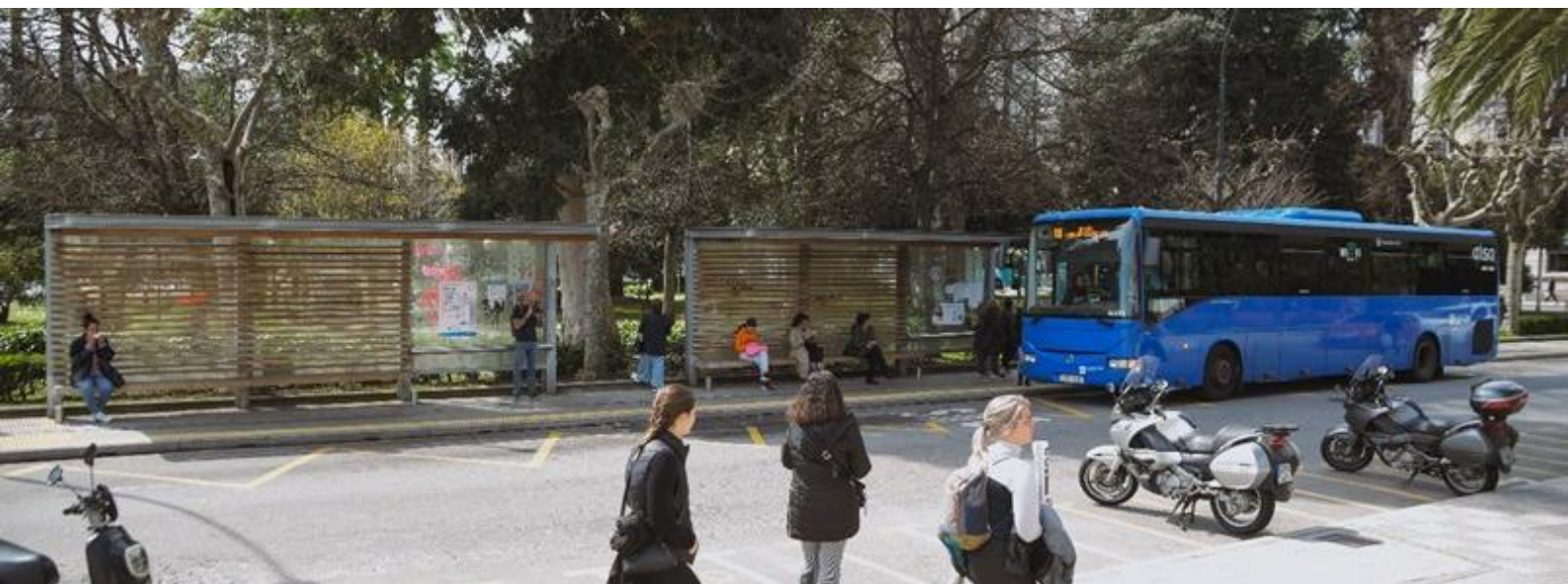
Esta compensación, que prestan a Xunta de Galicia e os concellos das cinco ATM, teñen como obxecto retribuír os importantes descontos aplicados nas tarifas ás persoas que viaxan nas ATM como medida de fomento do transporte público nas aglomeracións metropolitanas.

Este proxecto permitiu establecer importantes bonificacións tarifarias ás persoas usuarias, anticipando nos seus respectivos ámbitos territoriais o establecemento dun sistema tarifario integrado, no que participan tanto os transportes interurbanos como os urbanos das cidades que así o acordaron (A Coruña, Lugo e Santiago de Compostela) e, incluso, servizos de transporte marítimo, na ría de Vigo, ou ferroviario, na área de Ferrol. Ademais, a través do sistema tarifario do transporte metropolitano incorporouse en Galicia un primeiro sistema de tarifas zonais.

Por tales motivos, as compensacións por ATM están directamente vinculadas ao volume de persoas que utilizan os servizos de transporte ofertados e ao nivel de desconto que resulta de aplicación en cada caso, atendendo ao sistema tarifario zonal, baseado nos saltos definidos en cada unha das zonas de transporte. A Administración autonómica achega o 80% do custo e o restante 20% é financiado polos respectivos concellos.

ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 7,4 M€ EN COMPENSACIÓNS POR ATM.

A táboa cos datos de compensacións, desagregadas por mes e ATM, pode consultarse no apartado 6.1.3 da memoria anual.



6.1.4. Bonificación polo uso da TMGXN

Esta compensación ten por obxecto bonificar a gratuidade das viaxes realizadas con TMGXN, a través do reembolso da totalidade do custo do billete. É unha axuda social que reciben as persoas usuarias menores de 21 anos titulares da TMGXN.

ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 5,7 M€ EN COMPENSACIÓNS POR USO DA TMGXN, BONIFICANDO MÁIS DE 6,7 MILLÓNS DE VIAXES.

A táboa con datos das compensacións por TMGXN, novas altas e viaxes, desagregadas por mes, pódense consultar no apartado 6.1.4 da memoria anual.

6.1.5. Bonificación polo uso da TMG+65

Esta compensación ten por obxecto bonificar directamente ás persoas usuarias maiores de 65 anos as viaxes realizadas, en aplicación da tarifa gratuíta +65, á que só se pode acceder a través do pago coa TMG+65.

Trátase dunha axuda adicional de carácter social pola cal, empregando a TMG, as persoas usuarias maiores de 65 anos que viaxen en servizos de transporte interurbano gozan de 60 viaxes mensuais gratuítas, cuxo importe lles reintegra a Xunta de Galicia directamente na mesma tarxeta TMG+65 coa que viaxasen cunha **periodicidade quincenal**.

ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 1,1 M€ EN COMPENSACIÓNS POR USO DA TMG+65, BONIFICANDO MÁIS DE 1,56 MILLÓNS DE VIAXES.

Esta tarifa entrou en vigor o **1 de xaneiro de 2024**. Un dos obxectivos principais do PTPG é unha mellora das condicións económicas nas que viaxa a cidadanía, facendo o transporte público máis atractivo e accesible para todos os galegos e galegas.

A táboa con datos das compensacións por TMG+65, novas altas e viaxes, desagregadas por mes, pódense consultar no apartado 6.1.5 da memoria anual.

6.2. Recadación dos concesionarios

A Administración financia gran parte do PTPG a través das compensacións, pero non son menos importantes os ingresos que os concesionarios perciben directamente das persoas usuarias a través de dúas partidas:

- **Recadación por viaxes:** Son os ingresos pola venda de billetes pagados en efectivo ou con TMG. Entre o período de análise da memoria anual anterior, de xullo de 2022 a xuño de 2023 e o período de análise actual, de xullo de 2023 a xuño de 2024, a recadación por viaxes creceu nun 21,2%. Isto responde á recuperación da demanda tras o impacto da pandemia.
- **Recadación por comercialización de bonos:** Son os ingresos pola venda dos bonos previstos polo Proxecto de Explotación de cada concesión e os incluídos na oferta comercial. O valor da recadación por venda de bonos do período da actual memoria redúcese respecto do período da memoria anterior debido á aplicación de descontos do 50% sobre o custo dos bonos, coa entrada en vigor do Real decreto lei 11/2022 a partir de setembro do 2022. É importante indicar que os concesionarios seguen cobrando o importe íntegro dos bonos comercializados.



ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024, A RECADACIÓN POLA VENDA DE BILLETES E DE BONOS POR PARTE DOS CONCESIONARIOS SUPERA OS 42,6 M€.

Os datos coa recadación mensual de ambas as partidas poden consultarse no apartado 6.2 da memoria anual.

6.3. Canon de concesión

Existen determinadas concesións que son rendibles por si mesmas, é dicir, que a recadación obtida por parte das persoas usuarias cobre os custos da explotación. Por tanto, esas concesións (XG623, XG802, XG817 e XG843) non reciben compensacións por COSP.

Ademais de cubrir custos, nalgunhas delas a recadación percibida permite ter beneficios, o que dá lugar á obriga por parte do concesionario do pago do canon de concesión á Administración. Nesta situación atópanse **tres dos 127 contratos** de concesión.

Son as seguintes:

XG623: con un canon de 62.436,08 € por ano.

XG802: con un canon de 95.041,51 € por ano.

XG817: con un canon de 331.785,92 € por ano.

Por tanto, a Xunta de Galicia recibe por parte dos concesionarios unha cantidade duns 489.000 euros ao ano en concepto de canon de concesión, que equivale apenas a un 0,7% do investimento que realiza a Administración no financiamento do sistema.

POR ESTE CONCEPTO, A ADMINISTRACIÓN RECIBE DOS CONCESIONARIOS UNHA CANTIDADE DE 489.000€ AO ANO EN CONCEPTO DE CANON DE CONCESIÓN.

6.4. Resumo da financiación do sistema

O financiamento do sistema de transporte público por estrada é posible grazas ás achegas por parte das persoas usuarias por cada viaxe e, por outra banda, a través das compensacións da Xunta de Galicia. O seguinte cadro recolle as cantidades indicadas neste capítulo:

FINANCIACIÓN DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA	IMPORTE TOTAL PERÍODO XULLO 2023 A XUÑO 2024	IMPORTE TOTAL PERÍODO XULLO 2022 A XUÑO 2023
Com pensacións por obrigación de servizo (COSP)	58.246.187,07 €	45.655.490,27 €
Pago por reserva de plaza de escolares (CURP)	16.673.597,88 €	17.686.471,84 €
Com pensación tarifaria por ATM	7.448.910,69 €	6.183.421,48 €
Bonificación por uso da TM G XN	5.738.175,14 €	4.795.182,44 €
Bonificación por uso da TM G + 65	1.106.332,12 €	-
Recadación por viaxes e comercialización de bonos	42.622.400,67 €	35.190.407,14 €
Total período	131.835.603,58 €	109.510.973,17 €
% Variación	20,39%	

Cabe destacar o importante incremento do **20,39 % do custo global do sistema** con respecto ao período analizado na memoria anual do PTPG do ano anterior, así como de cada unha das partidas destinadas ao financiamento.

Débase destacar que dos preto de 5,7 millóns de euros de compensación tarifaria por ATM, os concellos pertencentes ás cinco ATM de Galicia achega unha parte.

Son especialmente relevantes as variacións nas partidas relacionadas co uso do transporte público. Neste sentido, o aumento da compensación tarifaria por ATM, cun crecemento superior ao 20%, resulta moi indicativo.

Tamén é significativo o crecemento na recadación por viaxes e venda de bonos, **do 21%**, que reflicten a progresiva recuperación da demanda do transporte público durante este período.

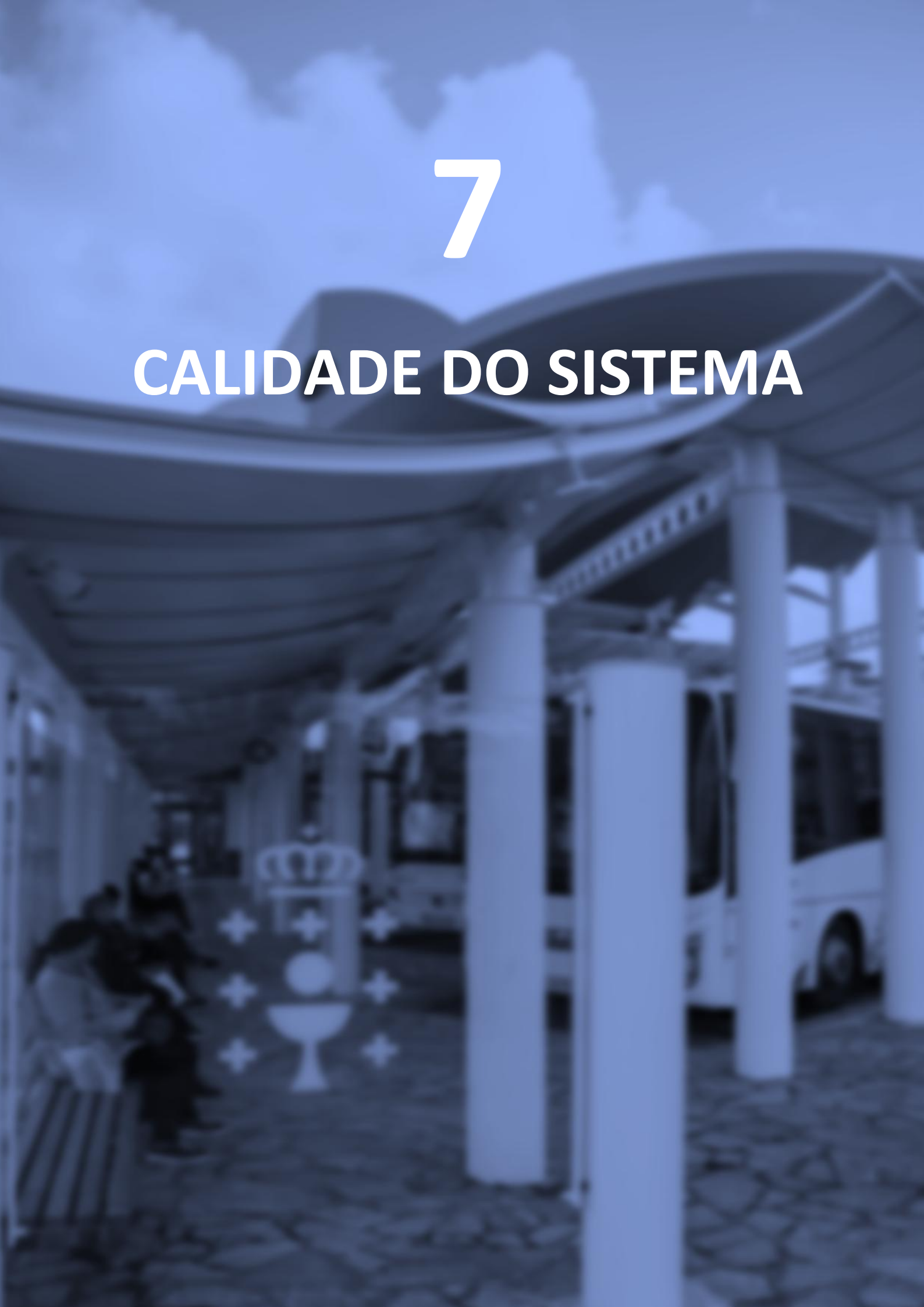
Ademais, das compensacións das ATM, os concellos participaron no financiamento do sistema a través de convenios coa Xunta de Galicia e dos Servizos de Interese Municipal (SIMU), cuxos sobre custos nas concesións do PTPG son **financiados ao 100% polas propias entidades locais**. De forma concreta, durante o período de análise, activouse o SIMU de Nigrán, que se suma aos que xa se atopaban vixentes, dos concellos de Ames, Arteixo, Oleiros, Pontevedra, Culleredo, Cambre e Teo.

As axudas extraordinarias por parte da Administración aos concesionarios téñense en conta de forma particular no apartado 8 da memoria. Ao non formar parte do financiamento regular do sistema, non se incorporan neste apartado.



CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 6

- O financiamento do transporte público necesita achegas da Administración para compensar o déficit xerado pola prestación dalgúns servizos.
- Durante o período da memoria, a Xunta de Galicia achegou máis de 89 M€ por medio de distintos tipos de compensacións e bonificacións para asegurar os servizos e beneficios do PTPG.
- Os usuarios achegaron máis de 42,6 M€ directamente a través de billetes e bonos.
- Tres concesións rendibles abonan sobre 489.000 € ao ano por canon de concesión.



7

CALIDADE DO SISTEMA

A existencia dun elevado número de contratos de concesión de transporte interurbano, que prestan diferentes concesionarios, require un intensivo traballo de seguimento e control de calidade do sistema.

A Dirección Xeral de Mobilidade realizou, entre o 22 de abril e o 12 de xuño de 2024, a **cuarta campaña de traballos de campo** dirixida á verificación da prestación dos servizos e para medir a calidade do transporte en todo o territorio de Galicia e para todos os servizos interurbanos.

7.1. Descrición e obxectivos dos traballos de campo

Os traballos de campo foron estruturados en **catro liñas de investigación**:

	Enquisa de calidade do servizo	13.200 Enquisas	Presenciais. A bordo e en punto de parada	Satisfacción co servizo. Perfil de uso e caracterización de persoas usuarias
	Verificacións do servizo. Cliente misterioso	1.793 observacións	Presenciais. A bordo e en punto de parada	Cumprimento da oferta e calidade percibida.
	Enquisas de calidade en centros escolares	258 Enquisas	Online	Calidade dos servizos integrados
	Enquisas a persoas NON usuarias	406 Enquisas	Telefónicas	Grao de coñecemento do sistema, percepción e motivos de non uso.

As fichas técnicas de cada liña de investigación pódense consultar nas seccións correspondentes do apartado 7.1 da memoria anual.

7.1.1. Enquisas de calidade

Realizáronse **13.200 enquisas válidas** de forma presencial nas paradas e a bordo dos autobuses non compartidos para obter unha valoración subxectiva sobre os 15 aspectos que caracterizan o servizo, recollendo a puntuación outorgada a cada aspecto e a súa importancia na prestación do servizo.

Recóllense a satisfacción das persoas usuarias, a través do Índice de Satisfacción do Cliente (ISC), as súas necesidades e expectativas. Así, permiten analizar as variables e axudan á definición de medidas de mellora da calidade do servizo e das expectativas de uso.

7.1.2. Cliente misterioso

Son observacións realizadas de forma anónima por persoal formado a bordo dos autobuses e nas paradas facéndose pasar por unha persoa usuaria xeral. Perseguen verificar o cumprimento dos estándares de calidade e achega unha valoración técnica de determinados aspectos funcionais dos servizos prestados que axuda na toma de decisións.

Obtivéronse **1.793 observacións válidas** realizadas in situ en servizos xerais e compartidos, asegurándose desta maneira o cumprimento da oferta.

7.1.3. Enquisas a centros escolares

Realizáronse enquisas autoadministradas ás persoas responsables dos centros escolares para coñecer a súa valoración sobre determinados aspectos dos servizos compartidos e identificar cuestións que deban ser obxecto de mellora.

O tipo de enquisas, online e autoadministradas, favorece o grao de participación e proporcionan unha información de calidade, ao incorporar instrucións precisas para cumprimentar os datos. Ademais, era indispensable unha metodoloxía que evitase interferir na prestación dos servizos.

Obtivéronse **258 enquisas válidas** dos 459 centros con transporte compartido en Galicia.

7.1.4. Enquisas a persoas non usuarias

A investigación ten como obxectivo coñecer as razóns polas que as persoas non usuarias non usan ou non contemplan o uso do transporte público e poder incidir nesa decisión.

Para iso realizouse unha enquisa para coñecer o perfil das persoas non usuarias e poder determinar accións que motiven a elección do autobús como modo de transporte.

Dado o específico do obxecto do estudo a realizar, coñecer os motivos de non uso do transporte público en Galicia, a enquisa telefónica considerouse a opción máis adecuada.

Obtivéronse **406 enquisas telefónicas válidas**.



7.2. Resultados dos traballos de campo

7.2.1. Enquisas de calidade

Determinouse **un Índice de Satisfacción do Cliente (ISC) global de 7,63**, o que en transporte público revelase como unha valoración alta. Acorde a isto, ademais, as persoas usuarias recomendarían o servizo cunha **probabilidade media do 77,4%**, resultados similares á campaña de campo levada a cabo o ano pasado.

- Os resultados da campaña de campo amosan que os aspectos mellor valorados polas persoas usuarias son **a duración da viaxe, a puntualidade, o trato da persoa condutora e o prezo da viaxe** que, á súa vez, é o criterio ao cal os usuarios/as outorgan a maior importancia xunto á localización das paradas. Con respecto ao prezo da viaxe, as estratexias en política tarifaria poden favorecer o uso de transporte público tras a evolución á alza do custo doutros medios de transporte alternativos
- Para **o 61,9% das persoas usuarias o autobús é o seu medio de transporte principal**, mentres o outro 38,1% das que fan uso do transporte público en Galicia dispoñen, ademais, doutras alternativas para os seus desprazamentos, como pode ser o coche ou a moto.
- En termos xerais, pódese considerar a utilización da tarxeta, ben sexa TMG ou TMGXN, **un medio de pago con boa aceptación entre as persoas usuarias, con valoracións positivas no 98% dos casos** nos que se utiliza.
- O **75,5% das persoas usuarias enquisadas declaran estar satisfeitas** en maior ou menor medida coa evolución a formato dixital da información.
- Grazas ás bonificacións e aos descontos que supoñen o uso da **TMG e da TMGXN**, o pago en efectivo decreceu con respecto ao ano pasado, sendo utilizado no 20,4% das viaxes

polas persoas enquisadas. Non obstante, o 70,4 % das viaxes son pagadas con tarxeta TMG ou TMGXN, o que supón un incremento de 0,4 puntos respecto á campaña anterior.

O uso da tarxeta ten unha maior penetración dependendo da franxa de idade das persoas usuarias, sendo utilizada en maior medida polos usuarios/as menores de 21 anos. Pola contra, entre as persoas usuarias maiores de 65 anos experimentouse un decrecemento do uso de 0,2 puntos deste medio de pago con respecto ao ano pasado. **Púxose en marcha a taxa TMG+65 para incentivar o uso deste medio de pago nas persoas maiores.**

7.2.2. Cliente misterioso

Determinouse **un cumprimento total do servizo do 83,5% para o global da rede**, que pode considerarse positivo en materia de calidade.

- As **verificacións do servizo** realizadas reflicten como puntos fortes do transporte público de Galicia **o sistema de validación do billete, a boa condución, o confort e limpeza do vehículo, o aspecto exterior do mesmo e o bo aspecto e atención do persoal condutor**. Todos estes aspectos amosan o empeño na prestación dun servizo atractivo e comfortable para toda a poboación, facendo que as persoas usuarias consideren o autobús como unha alternativa á hora de planificar unha viaxe.
- En comparación coa campaña do ano pasado, aspectos relacionados coa **puntualidade, condución e a seguridade do viaxeiro son os que rexistran unha mellora maior**. O resto do aspectos mantéñense en valores similares, con lixeiros aumentos ou descensos nos niveles de satisfacción. Non obstante, **deberanse mellorar as paradas**, xa que sufriron un descenso notable na súa puntuación en relación ao ano pasado.

- Os puntos de parada son elementos fundamentais da rede de transporte e deben cumprir a súa funcionalidade. En base aos valores obtidos para os distintos atributos observados, **a valoración media do estado das paradas sitúase nun 59,9%, existindo marxe de mellora da rede**. Esta valoración global positiva é inferior á indicada no ano 2023, 64,7%.
- A Administración está a definir accións dirixidas á mellora de cuestións relativas á puntualidade, o estado das paradas e a dispoñibilidade da información, accións entre as que destaca especialmente a optimización do **Sistema de Axuda á Explotación**, co que se ofrecerá unha información completa e en tempo real ás persoas usuarias, á vez que se facilitará un seguimento detallado do cumprimento de horarios. Obsérvase que Pontevedra é a provincia que obtén o maior grao de cumprimento cun 85,7% (2,2 puntos por riba da media galega) sendo A Coruña a de menor valoración cun 81,2% (2,3 puntos por debaixo da media autonómica).

7.2.3. Enquisas a centros escolares

O servizo de transporte escolar compartido ten unha boa valoración por parte dos centros educativos, cun número reducido de incidencias.

- Os datos amosan que o servizo de transporte integrado ten **unha valoración aceptable** por parte dos centros educativos, sendo os factores chave **o tipo de conducción, a limpeza dos vehículos e o trato do persoal adscrito**, destacando por riba de todos **a atención do persoal acompañante**.
- A satisfacción na prestación dos servizos integrados podería potenciarse con actuacións na puntualidade dos servizos, na funcionalidade do sistema de reserva de prazas e na capacidade dos vehículos, resumíndose na mellora de rutas con duracións moi altas ou que teñen horarios xustos para a entrada ou saída dos centros, así

como **o proceso de alta de novas paradas**, que consideran máis lento que no pasado.

- O **sistema de xestión de praza** recibiu unha valoración positiva no 48,4% dos casos. Dito sistema atópase en proceso de mellora cun proceso de integración da plataforma Transporte Escolar en OTRANS. Os centros escolares que valoran de forma satisfactoria o sistema tecnolóxico de reservas de praza afirman que é un mecanismo sinxelo, cómodo e intuitivo.
- O transporte compartido ofrece un servizo de calidade. Destaca **a alta porcentaxe de uso dos usuarios/as escolares que contan con reserva de praza**, chegando case ao 100%.

7.2.4. Enquisas a persoas non usuarias

A ausencia de transporte público, xunto con razóns de comodidade e a baixa frecuencia constitúen as razóns principais das persoas enquisadas para a non utilización do transporte público, a favor do vehículo particular.

As principais actuacións propostas polos entrevistados van en consonancia coas principais razóns do non uso, especialmente o establecemento dun servizo de transporte público onde non o hai, a comodidade ou a mellora das frecuencias e os horarios.

O **prezo do título do transporte** en ningún caso parece ser un elemento disuasorio para as persoas non usuarias, poñendo en valor as actuacións en materia económica postas en marcha pola Xunta de Galicia para bonificar as tarifas do transporte público. Este aspecto recibe boa puntuación por parte dos usuarios/as.

Os gráficos cos resultados das enquisas e observacións están nas correspondentes seccións dos apartados 7.2 da memoria anual completa.

CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 7

- A Dirección Xeral de Mobilidade levou a cabo a cuarta campaña de traballos de campo para medir a calidade do transporte interurbano en toda Galicia.
- Realizáronse case 15.000 valoracións entre enquisas e observacións de tipo cliente misterioso, para analizar tanto a percepción de calidade como o cumprimento de obxectivos do servizo.
- As persoas usuarias valoraron o transporte público non compartido cunha puntuación global de 7,63, outorgando as mellores notas á duración da viaxe, a puntualidade, o trato da persoa condutora e o prezo da viaxe.
- As verificacións detectaron un cumprimento global do 83,5% en servizos xerais e compartidos.
- Os centros escolares valoran positivamente o servizo de transporte integrado ou compartido, sendo os factores chave o tipo de conducción, a limpeza dos vehículos e o trato do persoal adscrito, destacando por riba de todos a atención do persoal acompañante.
- As persoas non usuarias declaran motivos de comodidade e a baixa frecuencia, xunto coa ausencia de transporte público como xustificación para o seu descarte como elemento de transporte. O prezo do título do transporte en ningún caso parece ser un elemento disuasorio para as persoas non usuarias.

8

IMPACTO DE SITUACIONES SOBREVINDAS NO TRANSPORTE PÚBLICO



Desde o inicio do ano 2022, produciuse un incremento no prezo do gasóleo e outros custos económicos das concesións, o que repercutiu notablemente nos ingresos e nos gastos dos concesionarios.

O elevado custo do combustible, principalmente o gasóleo, representa **ao redor do 15% dos gastos en contratos de concesión**. A Dirección Xeral de Mobilidade implementou compensacións para abordar o déficit nos servizos de transporte público por estrada. A Xunta de Galicia tamén tomou medidas para mitigar o encarecemento doutros elementos na estrutura de custos do transporte público.

8.1. Impacto nos custos do transporte derivados da subida de prezos

A partir do primeiro trimestre de 2022, a economía e a sociedade experimentaron unha situación excepcional debido ao aumento progresivo dos prezos dos combustibles e a enerxía, vinculado ao conflito bélico en Ucraína. No sector do transporte, onde unha parte significativa dos gastos está representada polo combustible dos vehículos, o prezo establecido nos proxectos de explotación en España cobre apenas o 65% do gasto real dos concesionarios en Galicia. En resposta a esta situación, a Xunta de Galicia compensou ás empresas concesionarias durante 2022, 2023 e 2024 para cubrir o déficit na prestación de servizos de transporte público por estrada.

8.1.1. Evolución do prezo del gasóleo

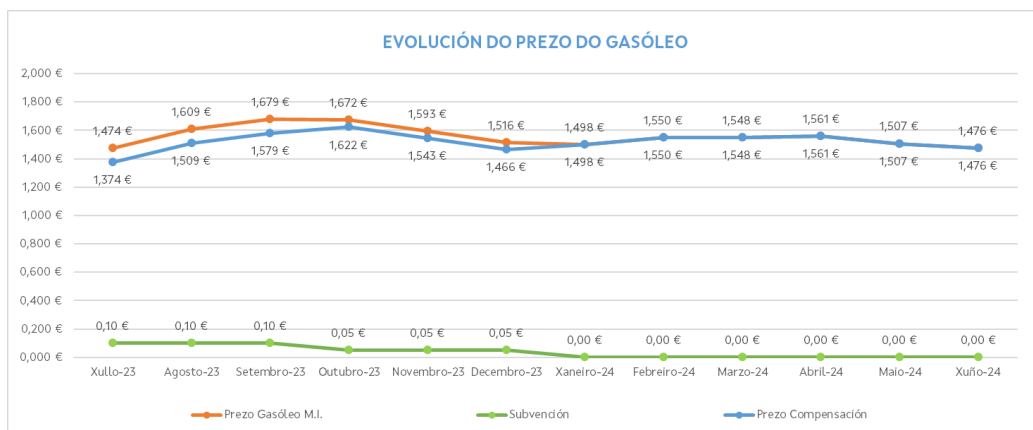
O conflito armado desencadeado pola invasión de Ucraína por parte de Rusia xerou incerteza na actividade económica, afectando as cadeas de fabricación e distribución. Por mor deste conflito, o prezo do gasóleo no surtidor, con impostos incluídos, experimentou un aumento do 46% desde xaneiro de 2022, alcanzando os 2,051 €/litro en xuño de 2022.

Na anterior memoria, o prezo do gasóleo diminuíu un 27%, situándose en 1,441 €/litro, aínda se mantén por encima dos niveis iniciais de 2022.

Posteriormente, no período desta memoria de xullo 2023 a xuño 2024, a variación do prezo do

gasóleo foi practicamente nula (0,1%), aínda que experimentou un crecemento ata setembro de 2023, seguido dun período de descenso, acadando un valor de 1,476 €/litro en xuño de 2024, aínda que se mantén lixeiramente por riba dos niveis rexistrados a comezos do ano 2022

Esta situación afecta especialmente ao transporte público por estrada, onde **o gasóleo constitúe ao redor do 15% dos gastos totais de produción, gastos xerais e financiamento** para as empresas concesionarias no desenvolvemento desta actividade.



A gráfica mostra que a liña laranxa representa o impacto da subvención estatal no prezo de referencia mensual do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, quedando o prezo de referencia a compensar minorado na devandita subvención.

Entre os meses de xullo e setembro de 2023, o importe ascendeu a 0,10 € no litro de gasóleo,

reducíndose a 0,05 € nos meses restantes do ano 2023 e finalizando en decembro do mesmo ano.

Na gráfica anterior, apréciase como o prezo de compensación se iguala ao prezo de referencia do informe mensual do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico ao finalizar a subvención citada anteriormente.

8.1.2. Medidas económicas

8.1.2.1. Axudas económicas aos concesionarios – Orde do 31 de marzo de 2022

Ao longo do período abordado nesta memoria, a Xunta de Galicia tomou medidas para paliar o impacto económico derivado do notable aumento nos custos dos combustibles, compensando aos concesionarios que prestan servizos de transporte público por estrada.

A Xunta de Galicia aprobou no mes de marzo de 2022 e febreiro de 2023 unha liña de axudas dotada con 3,6 millóns de euros, cada unha, para paliar o impacto da subida do carburante no transporte de viaxeiros/as.

Ante estes desafíos, a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade aprobou a Orde do 31 de marzo de 2022 para compensar ás empresas concesionarias de transporte público por estrada pola situación excepcional. Esta medida, vixente ata febreiro de 2023, buscou mitigar o impacto do aumento do diésel e garantir a calidade do servizo.

En febreiro de 2023, a Xunta de Galicia promulgou unha nova orde de axudas para o período entre decembro de 2022 e novembro de 2023, destinando un orzamento de 3,6 millóns de euros.

Estas compensacións mensuais calcúlanse considerando o prezo medio do gasóleo e a incidencia no custo por quilómetro percorrido, tendo en conta a estrutura de custos e a oferta de quilómetros no proceso de licitación de cada concesionario. **Trátase de compensacións que se liquidan con carácter mensual.**

A través destas axudas, a Xunta de Galicia inxectou máis de 3,2 millóns de euros de liquidez ás empresas concesionarias ata xuño de 2024 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento do prezo do combustible. Durante o período da memoria, achegou máis dun millón de euros.

8.1.2.2. Descontos nas tarifas dos usuarios – Orde 30 de agosto de 2022

O 30 de agosto de 2022, aprobouse unha Orde que regula unha redución adicional e temporal nas tarifas bonificadas do transporte público interurbano, como resposta ao Real decreto lei 11/2022, que establece unha axuda directa ás

comunidades autónomas coa cal se reduciron de forma temporal e adicional un 30% os abonos de transporte entre setembro e decembro de 2022. Este desconto, aplicable ás tarxetas moedeiro TMG e TMGXN, estendeuse a outros medios de

transporte de competencia da comunidade autónoma, incluíndo servizos marítimos e ferroviarios, para manter a coherencia esencial no sistema de transporte.

En resumo, a orde establece unha redución adicional e temporal das tarifas bonificadas no transporte público interurbano de Galicia, do 50% sobre o prezo e aplicándoo a varios modos de transporte, todo iso co fin de facilitar a mobilidade e abordar o aumento dos prezos.

ESTAS BONIFICACIÓNS ACTIVAS IMPULSARON O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO EN TODA GALICIA, O QUE RESULTOU NUN AUMENTO DO 10,6% NO NÚMERO DE USUARIOS XERAIS ENTRE XULLO DE 2023 E XUÑO DE 2024 EN COMPARACIÓN CO MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR.

Debido ao impacto positivo que esta medida tivo na mobilidade, e en consonancia co provisto no Real decreto lei 20/2022, do 27 de decembro, a Xunta de Galicia foi prorrogando dita medida **ata o 30 de xuño 2025.**

Da cantidade de 34,8 millóns de euros que investiu a Xunta de Galicia, 31,8 millóns destináronse aos descontos polo uso das tarxetas TMG e TMG Xente Nova, mentres que 3,1 millóns de euros investíronse na redución dos bonos mensuais do autobús. As compensacións ás empresas concesionarias pola aplicación do desconto adicional do 50% realizáronse quincenalmente durante este período, anticipando tanto os importes correspondentes á comunidade autónoma como as cantidades comprometidas polo Estado.

O conxunto das vantaxes tarifarias ás que os usuarios acceden empregando as Tarxetas de Mobilidade de Galicia, especialmente desde a aplicación da bonificación temporal e adicional do 50%, impulsaron o pago con estes dispositivos no autobús ata o 57% do total das viaxes, fronte ao 55% que supoñía o pago con tarxeta en agosto de 2022.

A APLICACIÓN DAS BONIFICACIÓNS ACTIVAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA SUPUXO UN INVESTIMENTO PÚBLICO QUE SUPEROU OS 34,8 MILLÓNS DE EUROS PARA O PERÍODO.



8.1.2.3. Axudas económicas aos concesionarios – Orde do 23 de xuño de 2023

Tal e como se apuntou en apartados anteriores, o conflito entre Rusia e Ucraína repercutiu nun encarecemento dos prezos da enerxía. A invasión tivo como principal consecuencia directa un aumento do prezo do gasóleo que incrementou o seu custo por litro preto dun 50% dun ano a outro, de 2021 a 2022. Aínda que este importe reduciuse posteriormente, o lixeiro descenso non mitigou os impactos negativos que a guerra causou no sistema de transporte público.



Con todo, xunto coa partida económica destinada aos carburantes, outros tantos vinculados aos servizos de transporte colectivo resultaron prexudicados polo mesmo motivo. Foi o caso dos consumibles, como a urea, ou os custos de adquisición de novo material móbil ou custos financeiros, entre outros.

Deste xeito, a subida constante de prezos afectou ao conxunto dos servizos públicos de transporte e aínda que inicialmente a Xunta de Galicia impulsou unha serie de axudas dirixidas a afrontar o incremento excepcional do prezo do gasóleo, non se contemplaron medidas análogas para atenuar o

encarecemento doutros compoñentes da estrutura de custos.

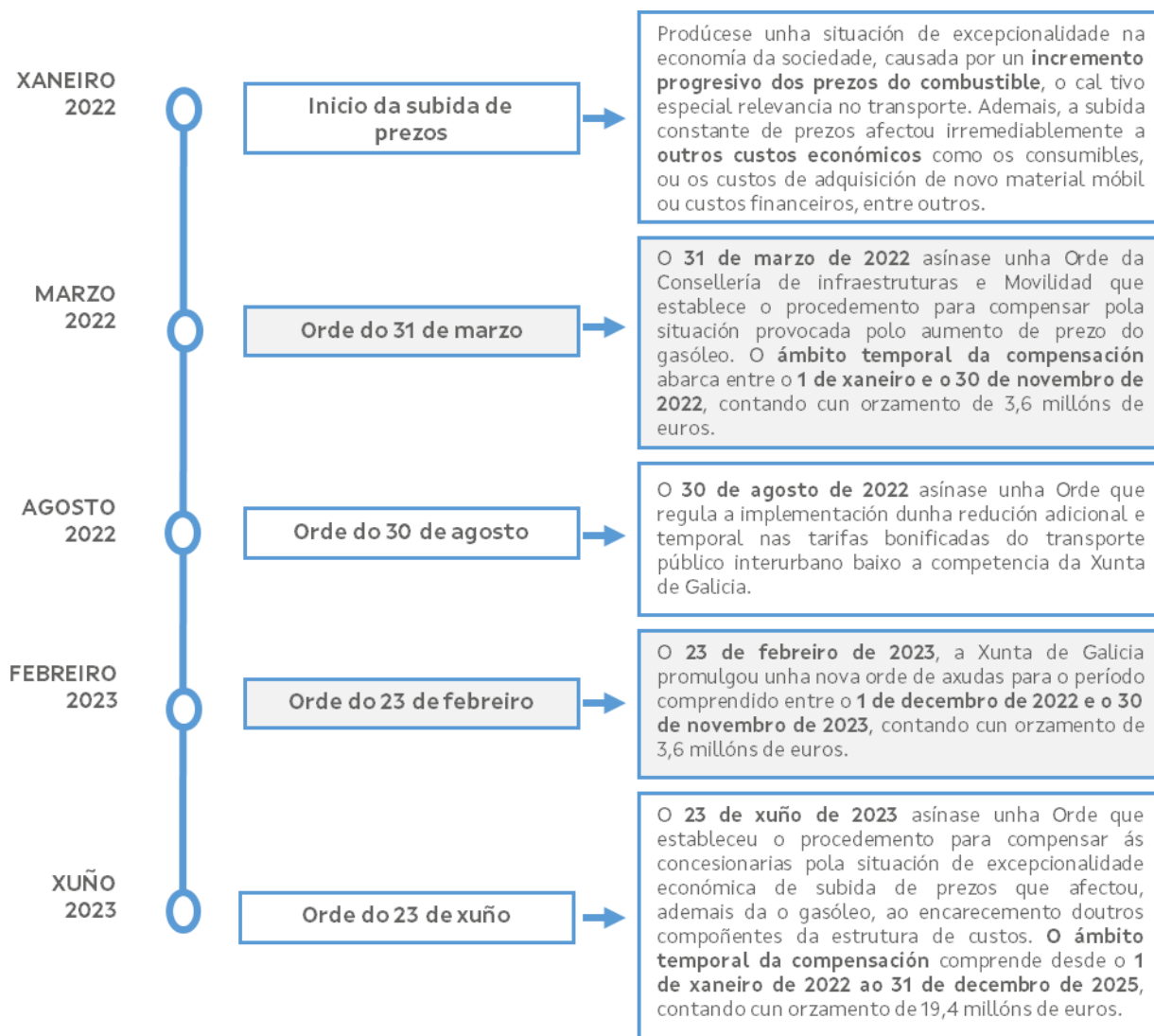
A través destas novas axudas, a Xunta de Galicia inxectou case 9,5 millóns de euros de liquidez ás empresas concesionarias ata xuño de 2024 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento doutros custos asociados aos servizos de transporte colectivo. Durante o período da memoria, achegou máis de 5 millóns de euros.

A crise económica reduciu a capacidade dos operadores para afrontar dificultades sen afectar o servizo público de transporte. Isto levou á intervención da Administración, xa que a mobilidade e o acceso a actividades básicas víronse comprometidos por diversos factores, como o aumento de custos e as perdas acumuladas nos primeiros anos dos contratos.

A Orde da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade do 23 de xuño de 2023 estendeu a vixencia das bonificacións do gasóleo ata o 30 de novembro de 2024, ademais de contemplar outras compensacións para outros compoñentes na estrutura de custos.

A Orde do 23 de xuño de 2023 estableceu o procedemento para compensar ás concesionarias dos servizos públicos regulares de transporte de viaxeiros por estrada de competencia autonómica pola situación de excepcionalidade económica no exercicio. Con todo, considerando a evolución e a tendencia do índice do prezo do gasóleo, limitouse o importe anual máximo que se destina á correspondente compensación.

A continuación, móstranse os principais fitos relacionados coas axudas prestadas aos concesionarios por parte da Xunta ante as situacións de excepcionalidade comentadas anteriormente.



CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 8

- A partir do primeiro trimestre de 2022 produciuse unha nova situación de excepcionalidade provocada por un progresivo incremento dos prezos dos combustibles no contexto do conflito bélico de Ucraína. Este incremento de prezos afectou irremediabilmente outros custos asociados á prestación dos servizos. En resposta a esta situación, a Xunta de Galicia compensou ás empresas concesionarias durante 2022, 2023 e 2024 para cubrir o déficit na prestación de servizos de transporte público por estrada.
- A Xunta de Galicia aprobou unha liña de axudas dotada cun orzamento de 3,6 M€, en cada unha, para paliar o impacto da subida do prezo do carburante no transporte de viaxeiros en marzo de 2022 e febreiro de 2023.
- Por outro lado, a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade aprobou no mes de agosto de 2022 unha Orde que establece unha redución do 50% no prezo dos bonos mensuais e títulos multivía coa intención de impulsar o uso do transporte público en toda Galicia, o que supuxo un investimento público que superou os 34,8 M€ para o período da memoria. Estas bonificacións activas impulsaron o uso do transporte público en toda Galicia, o que resultou nun aumento do 10,6% no número de usuarios xerais entre xullo de 2023 e xuño de 2024 en comparación co mesmo período do ano anterior.
- Esta liña de axudas viuse reforzada con outras aprobadas en xuño deste mesmo ano, dotadas cun orzamento de case 9,5 millóns de euros de liquidez ás empresas concesionarias ata xuño de 2024 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento doutros custos asociados aos servizos de transporte colectivo.

9

INDICADORES DA EVOLUCIÓN DO TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

Este ANEXO recolle unha relación de indicadores de oferta, demanda, características económicas e sociais que representan ao sistema de transporte público de Galicia.

1. INDICADORES DE OFERTA

DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
LÍÑAS										
Número total de líneas	[ud.]	927	1.153	1.160	1.218	2.891	3.436	3.537	3.578	3.588
Número de líneas integradas	[ud.]	0	449	454	467	1.809	2.236	2.272	2.236	2.238
Número de líneas a demanda	[ud.]	0	442	444	475	1.612	2.093	2.207	2.236	2.250
PARADAS										
Número total de paradas	[ud.]	20.557	25.656	25.916	27.211	49.270	53.168	55.628	56.910	57.509
Número de paradas integradas	[ud.]	0	3.192	4.108	5.507	18.442	23.588	24.329	24.454	24.528
Número de paradas a demanda	[ud.]	0	5.313	5.376	6.005	16.478	24.512	27.346	28.392	28.695
SERVIZOS										
Servizos totales anuales	[ud.]	1.189.249	1.376.642	1.390.547	1.460.075	2.367.315	2.343.135	2.348.876	2.353.204	2.362.611
Servizos integrados anuales	[ud.]	0	223.264	239.692	249.282	801.148	887.889	880.833	867.658	864.243
Servizos a demanda anuales	[ud.]	0	274.054	278.239	288.088	704.937	876.995	908.767	923.927	924.112
VEHÍCULOS QUILOMETRO SERVICIO										
Vehículos kilómetro servicio totales anuales	[km.]	37.513.060	41.136.588	43.017.041	45.167.893	54.871.430	57.344.032	57.441.991	57.940.570	58.155.529

INDICADORES DE OFERTA

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
INDICADORES DE COBERTURA TERRITORIAL MEDIDA A OFERTA DE SERVICIOS										
Veh.km./servicio totales / Número total de servicios	[km.]	31,5	29,9	30,9	30,9	23,2	24,5	24,5	24,6	24,6
INDICADORES DE OFERTA DE TRANSPORTE INTEGRADO SOBRE O TOTAL										
Número de líneas que ofrecen servicios integrados / Número total de líneas	[%]	0,0	38,9	39,1	38,3	62,6	65,1	64,2	62,5	62,4
Número de paradas que ofrecen servicios integrados / Número total de paradas	[%]	0,0	12,4	15,9	20,2	37,4	44,4	43,7	43,0	42,7
Número de servicios que ofrecen las líneas integradas / Número total de servicios	[%]	0,0	16,2	17,2	17,1	33,8	37,9	37,5	36,9	36,6
INDICADORES DE OFERTA DE TRANSPORTE A DEMANDA SOBRE O TOTAL										
Número de líneas que ofrecen servicios a demanda / Número total de líneas	[%]	0,0	38,3	38,3	39,0	55,8	60,9	62,4	62,5	62,7
Número de paradas que ofrecen servicios a demanda / Número total de paradas	[%]	0,0	20,7	20,7	22,1	33,4	46,1	49,2	49,9	49,9
Número de servicios que ofrecen las líneas a demanda / Número total de servicios	[%]	0,0	19,9	20,0	19,7	29,8	37,4	38,7	39,3	39,1

¹ Corresponde a los datos a fecha 30 de junio de 2024, no a los datos anuales como ocurre en el resto de los años de análisis.

2. INDICADORES DE DEMANDA										
DATOS DE REFERENCIA										
	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
Número de persoas usuarias totais	[ud.]	13.663.553	18.311.107	21.995.153	23.223.194	15.760.713	24.400.013	30.638.627	35.196.141	19.776.018
Número de persoas usuarias en servizos integrados	[ud.]	0	1.024.055	2.754.975	2.765.249	4.155.080	10.374.267	11.392.441	11.285.995	7.007.777
Número de persoas usuarias en servizos a demanda	[ud.]	-	-	798	7.725	889	3.791	7.897	11.010	6.962

INDICADORES DE DEMANDA										
DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
INDICADORES RELATIVOS Á OCUPACIÓN MEDIA DO SERVIZO										
Número total de persoas usuarias / Circulacións totais anuais	[Persoas usuarias / Servizo]	11	13	16	16	7	10	13	15	8 ⁽²⁾
INDICADORES DE DEMANDA DE TRANSPORTE INTEGRADO										
Número de persoas usuarias en servizos integrados / Número de persoas usuarias totais	[%]	0,0	5,6	12,5	11,9	26,4	42,5	37,2	32,1	35,4
Número de persoas usuarias xerais en servizos integrados / Número de persoas usuarias en servizos integrados	[%]	-	2,0	2,3	2,5	0,8	3,1	6,6	7,9	8,3
Número de persoas usuarias totais en servizos integrados / Circulacións anuais de transporte integrado	[Persoas usuarias / Servizo]	-	5	11	11	5	12	13	13	8 ⁽²⁾
INDICADORES DE REDE A DISPOSICIÓN DA PERSOA USUARIA MEDIA										
Vehículos km totais anuais / Número total de persoas usuarias	[km / Persoa usuaria]	2,7	2,2	2,0	1,9	3,5	2,4	1,9	1,6	2,9 ⁽²⁾
INDICADORES RELATIVOS AO TÍTULO DE TRANSPORTE EM PLEADO										
Número de persoas usuarias que pagan con tarxeta / Número total de persoas usuarias xerais	[%]	56,2	65,5	61,4	63,0	72,7	64,0	68,3	79,3	82,9 ⁽²⁾
Número de persoas usuarias que pagan en efectivo / Número total de persoas usuarias xerais	[%]	43,8	34,5	38,6	37,0	27,3	36,0	31,7	20,7	17,1 ⁽²⁾

1 Corresponde aos datos a data 30 de xuño de 2024, non aos datos anuais com o ocorre no resto dos anos de análise.

2 Indicador calculado con datos de demanda do primeiro semestre do 2024 sobre a oferta anual a xuño de 2024.

3. INDICADORES ECONÓMICOS

DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
Ingresos totais	[€]	53.389.983	107.696.281	108.090.083	122.175.994	65.503.855
Aportación económica das Administracións (locais e autonómicas) (COSP, CURP, bonificacións por ATM, TXN, T+65 e outras axudas extraordinarias)	[€]	50.354.613	85.581.407	77.652.840	82.932.587	44.093.296
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias (recadación de billetes e venda de bonos)	[€]	3.035.370	22.114.874	30.437.243	39.260.009	21.410.559

INDICADORES ECONÓMICOS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
INDICADORES DAS FONTES DE FINANCIACIÓN DO SISTEMA						
Aportación das Administracións / Ingresos totais	[%]	94,3	79,5	71,8	67,9	66,8 ⁽²⁾
Ingresos tarifarios procedentes dos usuarios / Ingresos totais	[%]	5,7	20,5	28,2	32,1	33,2 ⁽²⁾
INDICADORES ECONÓMICOS POR PERSOA USUARIA						
Ingresos totais / Persoas usuarias totais	[€ / Persoa usuaria]	3,39	4,41	3,53	3,47	3,26 ⁽²⁾
Aportacións dende as Administracións / Usuarios totais	[€ / Persoa usuaria]	3,19	3,51	2,53	2,36	2,17 ⁽²⁾
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias / Persoas usuarias totais	[€ / Persoa usuaria]	0,19	0,91	0,99	1,12	1,08 ⁽²⁾
INDICADORES ECONÓMICOS POR QUILOMETRO DE SERVICIO						
Ingresos totais / Veh-Km de servicio totais anuais	[€ / km]	0,97	1,88	1,88	2,11	1,11 ⁽²⁾
Aportacións dende as Administracións / Veh-Km de servicio totais anuais	[€ / km]	0,92	1,49	1,35	1,43	0,74 ⁽²⁾
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias / Veh-Km de servicio totais anuais	[€ / km]	0,06	0,39	0,53	0,68	0,37 ⁽²⁾

1 Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2024, non cos datos anuais com o ocorre no resto dos anos de análise.
2 Indicador calculado cos datos de demanda do primeiro semestre de 2024 sobre a oferta anual a xuño de 2024.

4 . INDICADORES SOCIAIS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
INDICADOR DE ACCESIBILIDADE						
Número de vehículos accesibles / Número total de vehículos	[%]	40 ⁽²⁾	40 ⁽²⁾	44	49	49
INDICADORES RELATIVOS Á ATENCIÓN ÁS PERSOAS USUARIAS						
Número de solicitudes e suxestións rexistradas / Número total de circulacións anuais	[ud./10.000 servizos]	1,0	5,5	5,8	6,1	2,9 ⁽²⁾
Número de solicitudes e suxestións rexistradas / Veh-Km de servizo totais anuais	[ud./10.000 servizos]	0,4	2,3	2,4	2,5	1,1 ⁽²⁾

1 Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2024, non cos datos anuais com o ocorre no resto dos anos de análise.

2 Indicador calculado cos datos de demanda do primeiro semestre de 2024 sobre a oferta anual a xuño de 2024.

3 Corresponden cos datos de proxecto (PTPG).

5. INDICADORES DE CALIDADE DO SERVIZO

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2021	2022	2023	2024
INDICADORES DE VALORACIÓN DO SERVIZO					
Índice de satisfacción	[nd.]	7,9 / 10	7,89 / 10	7,58 / 10	7,63 / 10
Satisfacción global	[nd.]	7,84 / 10	7,71 / 10	7,44 / 10	7,67 / 10
Probabilidade de recomendalo	[nd.]	7,9 / 10	7,84 / 10	7,62 / 10	7,74 / 10
INDICADORES DE VALORACIÓN DO USO DA TMG / TXN / TMG #65					
Bonificacións	[nd.]	4,14 / 5	3,96 / 5	4,26 / 5	4,27 / 5
Fiabilidade/funcionamento	[nd.]	4,15 / 5	4,03 / 5	4,25 / 5	4,23 / 5
Proceso de adquisición	[nd.]	4,17 / 5	4,1 / 5	4,29 / 5	4,27 / 5
Proceso de recarga	[nd.]	4,19 / 5	4,02 / 5	4,21 / 5	4,27 / 5

6 . INDICADORES AMBIENTALES

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2024 ¹
INDICADORES DA PORCENTAXE DE VEHÍCULOS POR CATEGORÍA AMBIENTAL		
Número de vehículos CEM /Número totalde vehículos	[%]	0,0%
Número de vehículos ECO /Número totalde vehículos	[%]	7,6%
Número de vehículos C /Número totalde vehículos	[%]	80,0%
Número de vehículos B /Número totalde vehículos	[%]	12,4%
INDICADOR RELATIVO Á CONTAMINACIÓN DO PARQUE MÓBI		
Índice de contaminación do parque m óbil (CP)	[ud.]	2,05 /3

¹ Corresponse cos datos a data 30 de xuño de 2024 .

