

# PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

MEMORIA ANUAL  
JULIO 2023 \ JUNIO 2024



**PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA**

MEMORIA ANUAL JULIO 2023 | JUNIO 2024

RESUMEN EJECUTIVO

# Índice

---

1. Un modelo de transporte sostenible, eficiente y adaptado a las necesidades actuales .....	5
<b>1.1.</b> La transición que garantizó una total renovación de los servicios .....	7
<b>1.2.</b> Incremento de la cobertura, servicios integrados o compartidos, servicios bajo demanda y mayor calidad ambiental: las mejoras aplicadas por el PTPG .....	8
<b>1.3.</b> Tecnología aplicada a la eficacia .....	10
<b>1.4.</b> Mejoras en las condiciones de empleo del sector: estabilidad y creación de empleo .....	11
<b>1.5.</b> Actuaciones llevadas a cabo a lo largo del período julio de 2023 a junio de 2024 .....	12
<b>1.6.</b> Próximos pasos: la ATG se activará automáticamente en 119 municipios del rural .....	14
2. La oferta de servicios .....	16
<b>2.1.</b> Antecedentes, transformación y evolución de la oferta de servicios: 2016 – 2024 .....	18
<b>2.2.</b> Oferta de servicios en el período de la memoria anual: julio de 2023 a junio de 2024 .....	20
3. La demanda de personas usuarias .....	25
<b>3.1.</b> Antecedentes y evolución de la demanda: 2016-2024 .....	27
<b>3.2.</b> Demanda de personas usuarias en el período de la memoria anual: julio 2023 a junio 2024 ...	28
<b>3.3.</b> Transporte bajo demanda .....	33
<b>3.4.</b> Demanda de personas usuarias por título de transporte .....	35
4. El nuevo sistema de tarifas, más económico, uniforme y versátil .....	39
<b>4.1.</b> Antecedentes .....	41
<b>4.2.</b> Tarifas .....	42
<b>4.3.</b> Bonificaciones y ventajas de las nuevas tarjetas de transporte .....	42
<b>4.4.</b> Tarifas sociales y ayudas .....	45
<b>4.5.</b> Emisión y distribución de los sistemas de pago .....	46
<b>4.6.</b> Actuaciones previstas con el Área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria .....	46

5. Relación con las personas usuarias. El servicio que atiende y responde a la ciudadanía .....	49
<b>5.1.</b> Información a la persona usuaria .....	51
<b>5.2.</b> Atención a las personas usuarias. La importancia de las solicitudes y su procesamiento .....	52
6. Financiación del sistema, la inversión a futuro .....	54
<b>6.1.</b> Gasto realizado por parte de la Administración .....	56
<b>6.2.</b> Recaudación de los concesionarios .....	59
<b>6.3.</b> Canon de concesión .....	60
<b>6.4.</b> Resumen de financiación del sistema .....	60
7. Calidad del sistema .....	63
<b>7.1.</b> Descripción y objetivos de los trabajos de campo .....	65
<b>7.2.</b> Resultados de los trabajos de campo .....	67
8. Impacto de situaciones sobrevenidas en el transporte público .....	70
<b>8.1.</b> Impacto en los costes del transporte derivados de la subida de precios .....	72
Anexo I. Indicadores de la evolución del transporte público de Galicia .....	78

An aerial, high-angle view of a city street, showing a bus and several cars. The image is monochromatic with a blue tint. The text is overlaid on the image.

# 1

**UN MODELO DE  
TRANSPORTE  
SOSTENIBLE,  
EFICIENTE Y  
ADAPTADO  
A LAS NECESIDADES  
ACTUALES**

---

El Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG) puesto en marcha en 2020 continuó en el período comprendido entre julio de 2023 y junio de 2024 ahondando en actuaciones específicas para ofrecer servicios en constante adaptación a las necesidades de las zonas más pobladas y del rural, para potenciar la accesibilidad de todas las personas, facilitar la intermodalidad y seguir garantizando un servicio público eficiente y de calidad.

El Plan de Transporte Público de Galicia diseñó un sistema que sigue avanzando y que demostró su capacidad para superar los desafíos de la actualidad.

## 1.1. La transición que garantizó una total renovación de los servicios

La Ley 10/2016 de medidas urgentes para la actualización del sistema de transporte público de Galicia, permitió dar continuidad a los servicios de transporte público y estableció las bases para una transformación profunda del sector. A través del Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG), se busca lograr un modelo de transporte público por carretera sostenible, eficiente y adaptado a las nuevas demandas sociales. Los objetivos del PTPG incluyen favorecer la movilidad de las personas, fomentar el uso prioritario del transporte público, promover la intermodalidad y la accesibilidad y contribuir a la vertebración territorial de Galicia por medio de los programas de seguimiento del siguiente cuadro:

Optimización del sistema
Reordenación y optimización de líneas
Integración de servicios
Implantación de servicios bajo demanda
Modernización del sistema de transportes
Programa tarifario
Programa social
Programa de transporte metropolitano
Programa de accesibilidad territorial
Mejora de la calidad del servicio

La Ley 2/2017, junto con la Ley 10/2016, sentó las bases para la implantación del Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG). Estas leyes establecieron un marco legal para la adjudicación directa de contratos de gestión de servicios públicos de transporte de

personas, garantizando la continuidad de los servicios durante la reorganización completa de los sistemas de transporte por carretera.

Se proyectaron medidas para modernizar y mejorar la eficiencia de los sistemas, como el transporte integrado o compartido y el transporte bajo demanda.

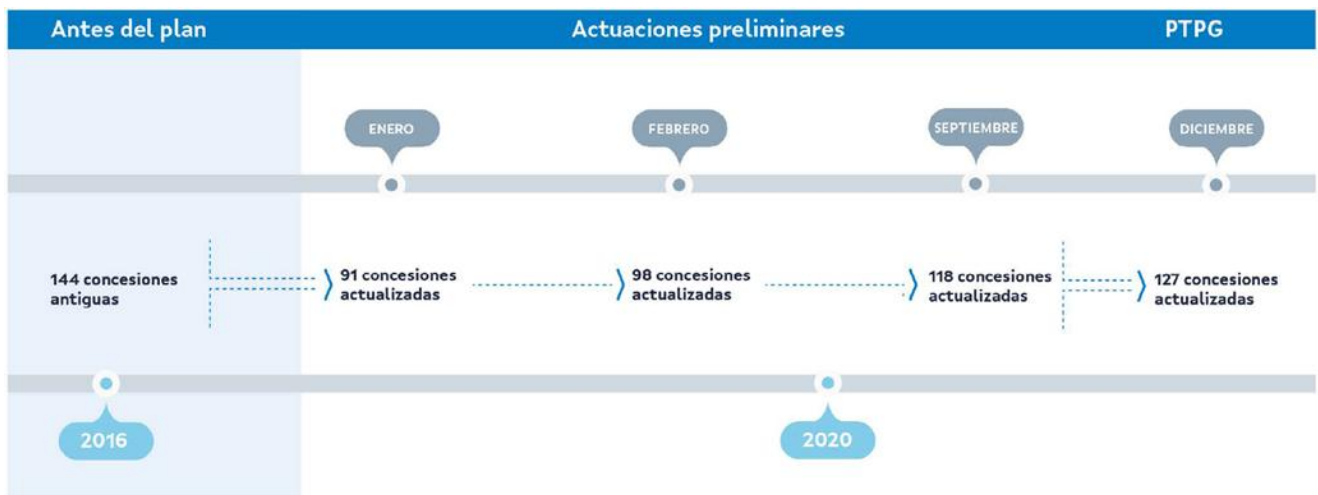
También se buscó una unificación de tarifas en toda la comunidad autónoma. Se llevó a cabo un proceso participativo en el que se consultó a los municipios beneficiados para diseñar un nuevo sistema de transporte adaptado a sus necesidades. Tras su aprobación en noviembre de 2018, el PTPG fue publicado en enero de 2019.

Entre noviembre de 2019 y octubre de 2020 se renovaron 127 contratos. En enero de 2020 iniciaron la prestación de servicios 91 concesionarios; en febrero de 2020, 7; en septiembre de 2020, 10 y en diciembre de 2020, las últimas 19 concesiones.

Durante el proceso de adaptación de los servicios de transporte en Galicia, se adaptaron 9.648 paradas, en términos de localización, tiempo de recorrido entre paradas, denominación oficial, entre otros factores.

En cuanto a los horarios, se ajustaron un total de 1.828 servicios para adaptarlos a las necesidades de la población, entre los que se incluyeron más de 500 servicios integrados o compartidos para escolares.

Las concesiones del PTPG tienen flexibilidad para actuar según sea necesario, permitiendo cambios en paradas, rutas, itinerarios, horarios y otros parámetros sin alterar concesiones. El seguimiento diario de los servicios permite detectar oportunidades de mejora, considerando la amplia oferta de paradas, rutas y expediciones aprobadas.



Cronograma de la evolución de las concesiones de transporte público con la implantación del PTPG.

## 1.2. Incremento de la cobertura, servicios integrados o compartidos, servicios bajo demanda y mayor calidad ambiental: las mejoras aplicadas por el PTPG

### 1.2.1. Adaptación a la nueva realidad social

El transporte público en Galicia se adaptó a los cambios demográficos para satisfacer las necesidades de movilidad. Se realizó una renovación completa de los servicios existentes, algunos de los cuales tenían más de 50 años y eran ineficientes.

Las dinámicas de asentamiento de la población han supuesto un desafío al conjugar el aumento de la movilidad entre los municipios metropolitanos, que requieren servicios con altas frecuencias, con la garantía de asegurar los servicios en las

zonas rurales, en las que en los últimos años se está sufriendo un descenso de población.

En este sentido, se introdujeron nuevos modelos de transporte, como el transporte integrado o compartido y el transporte bajo demanda. El transporte público desempeña un papel vital en la cohesión social, la integración territorial y el impulso económico al facilitar el acceso a los servicios y fomentar la actividad económica, a la vez que mejora la calidad de vida de las personas.

### 1.2.2. Incremento de la cobertura territorial

Para ampliar y mejorar la cobertura territorial, en el PTPG se crearon las modalidades de transporte público integrado o compartido y de transporte bajo demanda.

#### a. Integración de servicios de transporte, o autobús compartido.

Los servicios integrados se articulan como servicios compartidos entre escolares y demás personas usuarias. Ello permite maximizar el uso de las líneas de transporte en zonas de baja demanda en las que no era sostenible establecer un servicio regular adicional.



### b. El autobús bajo demanda: una solución de transporte diseñada a medida para el rural.

El transporte bajo demanda se consolida como una solución para ampliar la cobertura de transporte público en áreas rurales y dispersas.

Las personas usuarias tienen varias opciones para gestionar las reservas de plaza en estos servicios: a través de la página web [www.bus.gal](http://www.bus.gal), la aplicación móvil de Transporte Público y la central de llamadas. La reserva debe realizarse antes de las 19.00h del día laborable anterior a realizar el desplazamiento.

Además, se han introducido mejoras tecnológicas que permiten ofrecer información sobre viajes conectados y realizar reservas desde dispositivos móviles.

**En junio de 2023, había 2.254 líneas bajo demanda en funcionamiento en Galicia, que representaban el 62,8% de todas las líneas del sistema, con un total de 28.724 paradas bajo demanda en las que se prestaban 925.383 servicios al año.**

#### 1.2.3. Flotas más modernas

Se impulsan mejoras en los vehículos y equipos, reduciendo significativamente la edad máxima y media de los autobuses. La edad promedio máxima de los vehículos se establece, por tanto, en 13 años, mientras que la edad promedio de la flota es de 7 años.

La Xunta de Galicia ha conseguido que los servicios se presten con autobuses más modernos, más seguros, menos contaminantes y más accesibles.

El PTPG también ha mejorado el equipo de los vehículos. El 100% de los autobuses dedicados al transporte integrado está equipado con cinturones de seguridad. En el caso del conjunto de la flota, el porcentaje es del 75%.

#### 1.2.4. Accesibilidad

Las acciones del PTPG recogen también medidas para garantizar la calidad en la prestación de los servicios. Entre ellas, destaca la accesibilidad a los vehículos de las personas con movilidad reducida, requisito exigido en los pliegos de condiciones en un determinado porcentaje mínimo.

En la actualidad, **el 54% del total de los vehículos adscritos a las 127 concesiones están adaptados**, aunque el objetivo es que este porcentaje se vea incrementado paulatinamente hasta alcanzar la adaptación del 100% de la flota.

### 1.2.5. Calidad ambiental

El PTPG contempla de forma prioritaria el compromiso de calidad ambiental de la flota que presta los servicios. Para ello, la empresa concesionaria debe mantener un número mínimo de vehículos que cumplan los requisitos de las categorías de clasificación ambiental (0 emisiones, ECO, C, B) en relación con su nivel de emisiones, combustible empleado y año de matriculación, en el caso de vehículos de más de 8 plazas. Según el PTPG, el 65% de la flota sería categoría C y un 10%, categoría ECO.

### 1.2.6. Modernización

Todos los vehículos están dotados de máquinas canceladoras que permiten pagos con la Tarjeta de Movilidad de Galicia (TMG), la Tarjeta de Movilidad de Galicia Xente Nova (TMGXN) y demás tarjetas integradas. Estos medios de pago ofrecen descuentos y bonificaciones que fomentan el uso del transporte público, en mayor medida para las personas usuarias con mayor recurrencia.

*Los gráficos con los datos de los apartados anteriores pueden consultarse en el apartado 1.2. de la memoria anual.*

## 1.3. Tecnología aplicada a la eficacia

El establecimiento de las nuevas concesiones fue una ocasión idónea para identificar y fijar unos **requisitos tecnológicos mínimos que impulsaran definitivamente la necesaria modernización del transporte público** de la Comunidad Autónoma de Galicia.

El PTPG se ha alineado con programas de actuación y digitalización desarrollados por la Xunta de Galicia, a través de la Agencia para la Modernización Tecnológica de Galicia, Amtega, como el Plan de Modernización Tecnológica de la Movilidad en Galicia (e-Mobility).

La iniciativa e-Mobility tiene como objetivos la eficiencia operativa, controlar la gestión y la planificación, fomentar un transporte sostenible y ofrecer información en tiempo real a la ciudadanía. Se están incorporando sistemas de geolocalización y dispositivos de pago electrónico en los vehículos, lo que permite un mejor seguimiento de las unidades y una coordinación más eficiente de los diferentes modos de transporte de Galicia.

A continuación, se indica la relación de los principales desarrollos tecnológicos vinculados al PTPG:



### OTRANS:

*Oficina virtual mediante la que se realiza la gestión administrativa del funcionamiento del PTPG.*



### Página web bus.gal:

*Portal web del servicio de transporte público por carretera dependiente de la Xunta de Galicia.*



## Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE):

Sistema inteligente de geolocalización que permitirá dar a las personas usuarias información de la situación de cada vehículo de forma precisa y eficaz para que puedan planificar su viaje.



## Equipamientos de monética:

Máquinas expendedoras y canceladoras homologadas que admiten pagos con la tarjeta TMG y otras tarjetas integradas.



## APP Transporte público:

Aplicación móvil del PTPG, a disposición de las personas usuarias de transporte público.



## Aplicaciones tecnológicas para el seguimiento y control de escolares:

En todas aquellas concesiones que presenten servicios integrados.

## Nuevos desarrollos tecnológicos Plataforma de Movilidad 4

Durante el período de análisis del plan e-Mobility, la Xunta de Galicia impulsó la Plataforma de Movilidad 4.0 para digitalizar el transporte público. Esta incluirá un portal web y una App con planificación multimodal, información en tiempo real y un sistema integrado de pago y reserva. Además, implantará el pago basado en cuenta (ABT), permitiendo viajar antes de pagar, con opciones como móvil, tarjeta bancaria o una nueva TMG sin contacto. El proyecto prevé la emisión de 120.000 nuevas tarjetas.

### 1.4. Mejoras en las condiciones de empleo del sector: estabilidad y creación de empleo

Las nuevas concesiones incluyeron condiciones escritas de subrogación del personal según la legislación sectorial de aplicación y los pactos o acuerdos empresariales cuando éstos hubiesen regulado condiciones más beneficiosas que las previstas en los convenios de ámbito mayor.

Asimismo, durante el proceso de revisión y renovación de las concesiones del PTPG, se han incorporado cláusulas que incluyen el compromiso de no modificar la retribución ni las condiciones laborales o la imposibilidad de adoptar despidos colectivos o individuales por motivos económicos, técnicos, organizativos o productivos. Además, en las nuevas concesiones se han incluido obligaciones de carácter social tan relevantes como el impulso de la igualdad o la formación de las personas trabajadoras.

También cabe resaltar la consolidación de la figura del personal acompañante, con la obligación de su presencia en todas las líneas integradas. Como resultado de esta medida, el personal acompañante empleado en las nuevas concesiones aumentó en un 33%.

## 1.5. Actuaciones llevadas a cabo a lo largo del período julio de 2023 a junio de 2024

### Mejora de la coordinación de servicios para los desplazamientos entre Pontearreas y Nigrán

La Xunta ha mejorado la coordinación de los autobuses entre **Pontearreas y Playa América desde el 1 de agosto de 2023**, facilitando los desplazamientos durante el verano. El viaje se realiza con enlace en O Porriño, con un trayecto directo de 30 minutos disponible todos los días en julio y agosto.

Para optimizar los tiempos de regreso, se ajustaron entre 10 y 15 minutos las salidas desde Vigo. **Esta medida reforzó la apuesta por el transporte público como alternativa al coche, reduciendo la saturación y las emisiones.** La línea directa, activa desde julio de 2022, tuvo buena acogida, con más de 900 usuarios en agosto de ese año.



### Mejora de la conexión con los hospitales de Santiago de Compostela

La Xunta ha mejorado las conexiones en autobús con los hospitales de Santiago atendiendo a las peticiones del personal sanitario y de los ayuntamientos.

El 17 de julio de 2023 se creó la línea Lalín-Hospital de Conxo, con 3 servicios diarios de ida y vuelta, adaptados a los turnos del personal sanitario.

El 9 de octubre de 2023 se activó una línea entre O Barbanza y el Hospital Clínico, con 3 servicios diarios durante todo el año.

El 25 de marzo de 2024 se reforzaron los servicios desde Ordes, Oroso, A Estrada y Teo, mejorando transbordos y horarios con dos nuevas expediciones y adaptando otras ya existentes.

El conjunto de medidas aprobadas responde al compromiso de la Xunta por mejorar los servicios de transporte público interurbano adaptándolos, en la medida de lo posible, a las necesidades de movilidad de los usuarios



### Activación de la tarifa +65

El 1 de enero de 2024, la Xunta activó la tarifa +65, que permite a los mayores de 65 años viajar gratuitamente en el transporte público autonómico.

La medida amplía la gratuidad que ya tenían los menores de 21 años con la tarjeta Xente Nova.

La tarifa +65 cubre hasta **60 viajes mensuales** en **3.500 líneas interurbanas**, en el transporte de la ría de Vigo y en los servicios del antiguo Feve en Ferrol. El coste de los viajes se reembolsa cada 15 días a través de los cajeros de ABANCA.

En los primeros seis meses, más de **130.000** personas usaron la tarjeta, realizando **1,6 millones de viajes** y ahorrando **2,21 millones de euros**. La demanda sigue en aumento, alcanzando **un máximo de 294.000 viajes en mayo**. La iniciativa mejora la movilidad de los mayores, especialmente en el rural, facilitando el acceso a la sanidad, trámites y ocio.

### Adaptación de los servicios por el cierre temporal del aeropuerto de Peinador (Vigo)



En mayo de 2024, la Xunta activó autobuses entre Vigo y el aeropuerto de Santiago para atender a pasajeros afectados por el cierre temporal de Peinador debido a las obras en la pista. El servicio incluyó seis frecuencias diarias, destacando una nueva línea con salida de Vigo a las 04:30 h y parada en Pontevedra, conectando con los primeros vuelos del día. Además, cinco servicios

existentes fueron adaptados añadiendo un desvío al aeropuerto compostelano.

Esta medida proporcionó una solución urgente ante la falta de alternativas, garantizando la movilidad de los viajeros a pesar de ser una competencia estatal.

### SIMU de Sanxenxo

En junio de 2024, la Xunta, el Ayuntamiento de Sanxenxo y la UTE-XG626 firmaron un convenio para implantar un servicio municipal de transporte público estival, integrado en el sistema tarifario bonificado de la Xunta. El objetivo es reducir el uso del vehículo privado, fomentar la movilidad sostenible e impulsar el turismo.

El servicio, operativo del 22 de junio al 8 de septiembre, incluye:

- Dos líneas circulares con 29 paradas y 16 expediciones diarias por sentido.
- Una línea lanzadera con tres paradas y frecuencia cada 30 minutos.

Realizado con autobuses urbanos de plataforma baja, el servicio mejora la movilidad interna de Sanxenxo y facilita las conexiones con el transporte interurbano, contribuyendo a reducir la congestión vial.

### Licitación de la concesión XG635

En junio de 2024, el Consello de la Xunta autorizó la licitación de la nueva concesión de autobús XG635 A Coruña – Lugo – A Mariña, con una inversión de **4,7 millones de euros hasta 2030**.

La principal novedad es la incorporación de la Línea Conecta, que reforzará las conexiones directas entre ciudades, comenzando con 86 nuevos servicios semanales entre A Coruña y Lugo. Para ello, se añaden 5 autobuses (3 de ellos con más de 55 plazas) y 5 conductores adicionales.

La concesión abarca **45 ayuntamientos gallegos**, conectando A Coruña, Ferrol y Lugo con A Mariña e incluyendo paradas en San Tirso de Abres y Vegadeo, en Asturias.

## 1.6. Próximos pasos: la ATG se activará automáticamente en 119 municipios del rural

La creación del área de Transporte de Galicia (ATG) tiene como objetivo convertir el transporte público en la principal alternativa sostenible de movilidad para la ciudadanía. La creación de la ATG para todo el territorio de Galicia supone la ampliación a toda la ciudadanía de las ventajas de las Áreas de Transporte Metropolitano, incidiendo especialmente en el ámbito rural.

La implantación de la ATG implica una inversión de alrededor de 11 millones de euros y se estima que bonificará aproximadamente 18,5 millones de viajes al año suponiendo un ahorro significativo para las personas usuarias. Establece un esquema tarifario unificado y bonificado, con descuentos del 10% para pagos con tarjeta TMG y gratuidad para menores de 21 años con la tarjeta TMGXN.

El conjunto de actuaciones previstas en la ATG se agrupa alrededor de cuatro programas complementarios entre sí, enfocados para modernizar el transporte público:

### 1. INTEGRACIÓN TARIFARIA

Es una herramienta fundamental que permitirá actuar sobre los precios y mejorar la coordinación e información del sistema.

### 2. MEJORA DE LA CONECTIVIDAD ENTRE LAS DISTINTAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para ello se implementarán nuevos recorridos y puntos de parada en la red interurbana.

### 3. INCREMENTO DE LA OFERTA

A través de servicios de interés municipal (SIMU) y servicios de interés metropolitano (SIME).

### 4. OPTIMIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Contempla la renovación de marquesinas y actuaciones de mejora de la información a disposición de las personas usuarias.



## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 1

- A lo largo del período temporal al que hace referencia esta memoria, se puede considerar consolidado el sistema, adaptado a las necesidades actuales y preparado para los retos de la movilidad del futuro que introdujo el PTPG.
- El proceso de modernización del transporte público se inició en 2016, estableciendo las bases legales para garantizar la prestación de los servicios en riesgo de continuidad y para la tramitación completa del PTPG.
- Los servicios del PTPG se han diseñado para dar respuesta a un aumento continuo de la movilidad entre los municipios de las áreas más urbanizadas, a la vez que garantizan los servicios de autobús en las zonas rurales, como elemento cohesionador y dinamizador.
- La integración del transporte de escolares en la modalidad de autobús compartido permitió dotar de transporte público a municipios por los que no pasaba ninguna línea regular de autobuses.
- El servicio bajo demanda minimiza la circulación de autobuses vacíos o de muy baja ocupación y garantizan el acceso al transporte público especialmente en las zonas rurales caracterizadas por bajos niveles de demanda y de rentabilidad del autobús. A fecha de junio de 2024, se atendían bajo demanda 28.724 paradas en 925.383 servicios al año.
- Los criterios de calidad más exigentes del PTPG dan lugar a que los servicios se presten con autobuses más nuevos y seguros, más accesibles, menos contaminantes y dotados de máquinas canceladoras que permiten extender a toda Galicia los descuentos y bonificaciones asociadas a las tarjetas TMG y TMGXN.
- El PTPG va en consonancia con los programas de modernización tecnológica de la Xunta de Galicia para mejorar la eficiencia, el control de la gestión y la planificación de un modelo de transporte sostenible. Los desarrollos tecnológicos dan soporte a los beneficios económicos para las personas usuarias y permiten informar de servicios en tiempo real.
- El PTPG ha impuesto condiciones estrictas de subrogación de personal, de estabilidad laboral, de impulso de la igualdad y de formación continua. La consolidación del personal acompañante aumentó en un 33% su cifra en las nuevas concesiones.
- Todas las concesiones comunican información de la explotación de los servicios mediante la implantación del SAE, que dará acceso a las personas usuarias en tiempo real a los horarios recorridos y tarifas.
- La creación del área de Transporte de Galicia llevará a toda la comunidad la política de descuentos tarifarios de las Áreas de Transporte Metropolitano, como medida de fomento del transporte público. Se estima que se podrán bonificar unos 18,5 millones de viajes al año, un 80% de todos los que se realicen entre los municipios adheridos.

# 2

## LA OFERTA DE SERVICIOS



---

## En este apartado se analizan los datos de evolución de los servicios de transporte público de Galicia.

En primer lugar, se estudia la evolución desde 2016 hasta la actualidad, anualmente. En este período se produce la transformación desde las antiguas concesiones hasta la puesta en marcha del PTPG y el inicio de un período de consolidación de éste.

Una vez analizada la evolución anual, se realiza un análisis mensual del período concreto de estudio de la presente memoria, entre julio de 2023 y junio de 2024. Se muestran, además, datos representativos del período de la memoria anual anterior, comprendido entre julio de 2022 y junio de 2023, para la correspondiente comparativa entre ambos períodos.

En el análisis de la oferta se muestran los diferentes tipos de servicios de transporte público de Galicia. De esta forma, la oferta total se divide en servicios integrados o compartidos y servicios no integrados, y ambos a su vez en servicios fijos y servicios bajo demanda.

## 2.1. Antecedentes, transformación y evolución de la oferta de servicios: 2016 - 2024

Para integrar las necesidades de movilidad de la sociedad con las diversas tipologías de desplazamientos que existen, el PTPG ha introducido dos nuevas modalidades: los servicios integrados o compartidos y los servicios bajo demanda.

- **Servicios integrados o compartidos: flexibilidad horaria y rutas optimizadas**

El PTPG define transporte compartido como el conjunto de desplazamientos en los que la Administración realiza una reserva de plaza a favor de escolares con derecho a transporte gratuito hacia y desde el centro educativo. Las reservas de plaza a escolares garantizan su derecho al transporte.

La definición inicial de las rutas integradas o compartidas en el PTPG tuvo en cuenta todas las paradas de transporte escolar de la Consellería de Cultura, Educación y Universidades. Con todo, su configuración es flexible para adaptarse a las necesidades de los centros educativos o para optimizar los servicios a otros centros de atracción de viajeros/as.

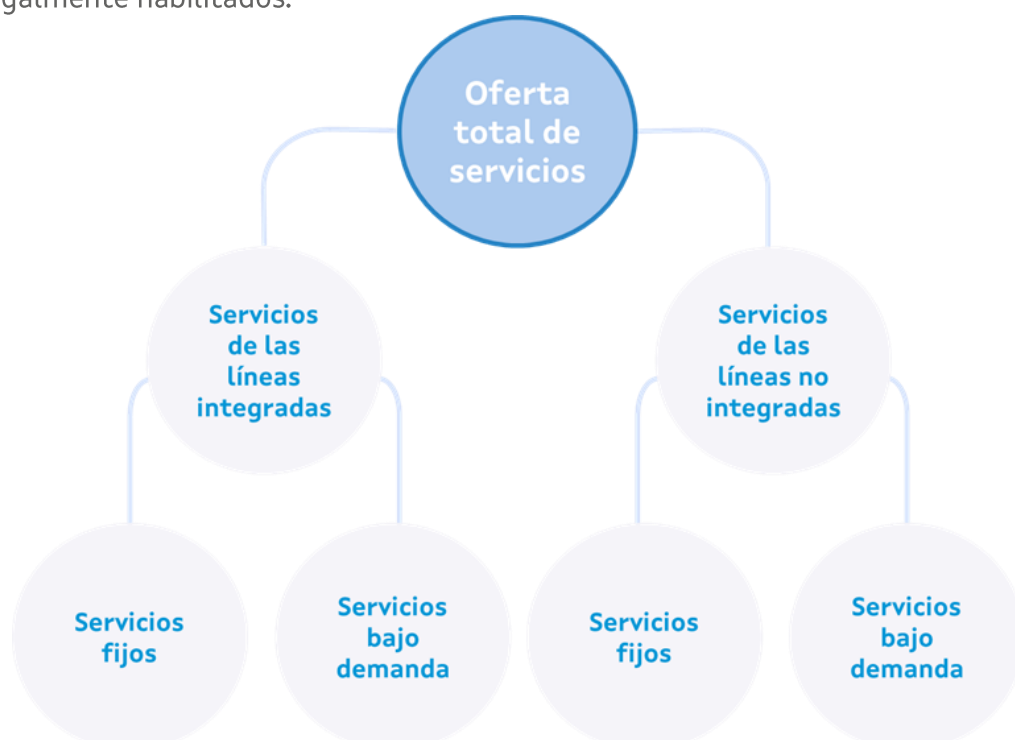
Entre las novedades del transporte compartido está la posibilidad de, según la demanda, emplear autobuses pequeños o turismos legalmente habilitados.

- **Servicios bajo demanda: mejorar la conexión del rural de Galicia**

Los servicios bajo demanda son otra modalidad creada por el PTPG para solucionar uno de los principales retos de movilidad en Galicia: atender a las personas usuarias que requieren desplazamientos individuales y sin frecuencia fija, especialmente en zonas del rural menos conectadas, y lograr que nadie se quede sin servicio de transporte, pero evitando la circulación de autobuses vacíos o con muchas plazas disponibles.

**En julio de 2024, el número de líneas bajo demanda en Galicia fue de 2.254.**

**Incluyen 28.724 paradas para atender las solicitudes y permiten prestar 925.383 servicios bajo demanda al año.**



### 2.1.1. Oferta total de transporte público

La oferta completa de transporte público por carretera se ha incrementado de forma sustancial desde el año 2016, tanto en el número de líneas como en el de paradas y servicios.

El crecimiento se ha concentrado principalmente en el año 2020, con la implantación de nuevas concesiones, aunque en la provincia de Ourense una parte importante de este aumento se produjo en 2017 con la puesta en marcha de las nuevas concesiones durante ese año.

- El número total de líneas, como mínimo, se duplicó, llegando a multiplicarse por 6 en Lugo. En A Coruña y Pontevedra se cuadruplicó el número de líneas.
- Las paradas experimentaron un aumento de más del doble en todas las provincias. En la provincia de Lugo casi se quintuplicó en 2023. Desde 2020, el proceso de ajuste continuo de la oferta del transporte público ha continuado elevando anualmente la cifra de paradas.
- El crecimiento de la oferta de servicios anuales sigue el mismo patrón, con un incremento continuado a lo largo de los años, que se vio acrecentado en 2020 (en 2017 en Ourense). A Coruña es la provincia con mayor oferta de servicios anuales, aunque el incremento desde la puesta en marcha del PTPG fue proporcionalmente mayor en las demás.

*Las tablas con todos los datos de la oferta global desglosada por tipo de servicio y provincia se pueden consultar en el apartado 2.1.1 de la memoria anual.*

### 2.1.2. Servicios de transporte integrados o compartidos

En el primer proceso de integración, puesto en marcha como parte de las acciones de transición desde las antiguas concesiones, en 2017, se empezaron a prestar servicios de transporte integrado o compartido. Desde entonces el número de líneas, paradas y servicios de esta modalidad ha experimentado un crecimiento en todas las provincias, acentuándose en el año 2020 con la puesta en marcha del PTPG. En Ourense, la mayor transformación se produjo en 2017.

**En julio de 2023, Galicia contaba con 2.238 líneas de transporte compartido, con un mínimo de 400 líneas en cada provincia; más de 24.500 paradas, con un mínimo de 4.750 en cada provincia; y superándose los 260.000 servicios anuales en las provincias de A Coruña y Pontevedra y los 165.000 en las provincias de Lugo y Ourense.**

*Las tablas con todos estos datos desglosados pueden consultarse en el apartado 2.1.2 de la memoria anual.*

### 2.1.3. Servicios de transporte no integrados

La oferta de líneas, paradas y servicios de transporte no integrado se ha incrementado paulatinamente desde el año 2016, aunque en 2017 se produjo una reducción de las líneas no integradas debido a un primer proceso de unificación y renovación de las mismas. En julio de 2024, Galicia contaba con 1.350 líneas de transporte no integrado.

El crecimiento del número de paradas no integradas es significativo, superando los 15.900 puntos de parada en A Coruña, 3.000 en Lugo, 4.700 en Ourense y 9.000 en Pontevedra.

**El número de servicios de líneas no integradas superó los 1,49 millones al año y creció progresivamente en todas las provincias excepto en Ourense, debido a los procesos de reestructuración y conversión en servicios integrados o compartidos. Esta es una línea de actuación seguida en el PTPG.**

*Las tablas con todos estos datos desglosados pueden consultarse en el apartado 2.1.3 de la memoria anual.*

## 2.2. Oferta de servicios en el período de la memoria anual: julio de 2023 a junio de 2024

### 2.2.1. Oferta de transporte público en Galicia

Los datos presentados a continuación analizan el período de estudio de esta memoria, mes a mes, desde julio de 2023 a junio de 2024, en los distintos ámbitos territoriales (toda Galicia, las cuatro provincias y las cinco Áreas de Transporte Metropolitano), diferenciados por tipología de servicios (total, integrados o compartidos y no integrados) y por modalidad (fijos y a demanda). En el anexo II de la memoria se presenta un análisis de los servicios por comarca.

#### 2.2.1.1. Oferta de transporte público total

La oferta de transporte público fue creciendo en los 12 meses de análisis de la memoria en lo que se refiere a líneas, paradas, servicios y kilómetros recorridos, especialmente en la tipología de transporte no integrado.

TRANSPORTE PÚBLICO TOTAL													
GALICIA													
AÑO	MES	LÍNEAS (UDS.)			PARADAS (UDS.)			SERVICIOS (UDS.)			VEH . KM (UDS. AÑO)		
		TOTAL	INTEGR	NO INTEGR	TOTAL	INTEGR	NO INTEGR	TOTAL	INTEGR	NO INTEGR	TOTAL	INTEGR	NO INTEGR
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
Periodo 2023 - 2024		<b>3.588</b>	<b>2.238</b>	<b>1.350</b>	<b>57.509</b>	<b>24.528</b>	<b>32.981</b>	<b>2.362.611</b>	<b>864.243</b>	<b>1.498.368</b>	<b>58.155.529</b>	<b>14.847.587</b>	<b>43.307.942</b>
Periodo 2022 - 2023		<b>3.570</b>	<b>2.249</b>	<b>1.321</b>	<b>56.214</b>	<b>24.242</b>	<b>31.972</b>	<b>2.348.936</b>	<b>869.700</b>	<b>1.479.236</b>	<b>57.401.374</b>	<b>14.750.817</b>	<b>42.650.557</b>
% 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%

La oferta de transporte se ha incrementado hasta superar las **3.500 líneas** que dan servicio a más de **57 mil paradas**, manteniendo **más de 2,3 millones de servicios** al año.

El número de líneas integradas es mayor que el número de líneas no integradas. Con todo, el número de paradas, servicios y veh-km anuales es superior en las líneas no integradas debido a la longitud de estas y las frecuencias con las que operan.

Aun así, las variaciones en la oferta durante el período de análisis de la memoria no han sido excesivas, pudiendo considerarse consolidada la oferta de servicios tras la implantación del PTPG.

*Las tablas y gráficos con todos estos datos desglosados pueden consultarse en el apartado 2.2.1.1 de la memoria anual.*

### 2.2.1.2. Oferta de transporte público integrado o compartido

El número de líneas de **transporte público integrado o compartido** se mantuvo en este período en **2.238 líneas** y el número de paradas aumentó hasta alcanzar las **24.528 paradas**. El número de paradas **aumentó en casi un 2%**, mientras que el número de líneas, servicios y kilómetros de servicio descendió muy ligeramente durante el período de estudio por los pequeños ajustes de adecuación de la oferta a la realidad de la comunidad.

La mayoría de las líneas, paradas y servicios integrados o compartidos son bajo demanda.

*Las tablas y gráficos con todos estos datos desglosados se pueden consultar en el apartado 2.2.1.2 de la memoria anual.*

### 2.2.1.3. Oferta de transporte público no integrado

Durante los 12 meses anteriores a junio de 2024, la oferta de transporte público no integrado aumentó, superando las **1.350 líneas**, casi **33.000 paradas**, **1,5 millones de servicios** al año y más de **43,3 millones de vehículos-kilómetro** de servicio.

La incorporación de nuevas paradas y servicios bajo demanda en la oferta de transporte no integrado explica el incremento de circulaciones prestadas a través de esta modalidad frente a los servicios fijos. La apuesta por esta modalidad supone una mayor eficiencia ambiental del sistema de transporte público manteniendo la garantía de acceso de la población al mismo.

*Las tablas y gráficos con todos estos datos desglosados se pueden consultar en el apartado 2.2.1.3 de la memoria anual.*

## 2.2.2. Oferta de transporte público por provincia

La mayoría de las líneas son integradas o compartidas para todas las provincias. Además, también en cada una de las provincias aumentó levemente el número de líneas y paradas entre julio de 2023 y junio de 2024. Los cambios durante los últimos 12 meses han sido mínimos, indicando que el transporte público en Galicia cuenta con una oferta de servicios madura.

Hasta junio de 2023, la oferta por provincias evolucionó de la siguiente manera:

#### 2.2.2.1. Provincia de A Coruña

- Es la provincia con más servicios de transporte público.
- Las líneas adscritas alcanzaron las 1.221 en junio de 2024.
- Las paradas disponibles superan las 23.175 en junio de 2024, incrementándose en un 1% con respecto al período de análisis anterior.
- El cómputo anual de servicios se mantuvo por encima de los 1,1 millones.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 28,7 millones en los últimos 12 meses.

#### 2.2.2.2. Provincia de Lugo

- Las líneas adscritas fueron 645 en junio de 2024.
- Las paradas disponibles aumentaron un 5,0% respecto a junio de 2023, alcanzando las 8.973 en junio de 2024.
- La cifra anual de servicios superó los 249.000 en junio de 2024.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 8,7 millones en los últimos 12 meses.

### 2.2.2.3. Provincia de Ourense

- El incremento en la oferta no integrada es mayor que en el resto de provincias debido al proceso de integración del transporte público, que en el caso de esta provincia se llevó a cabo en 2017.
- Las líneas alcanzaron las 698, suponiendo un incremento del 2,4% entre julio de 2023 y junio de 2024.
- Las paradas disponibles eran 9.543 en junio de 2024, suponiendo un incremento de más del 3,4% con respecto al período de la memoria anual anterior.
- La cifra anual de servicios se ha mantenido por encima de los 293 mil durante los últimos 12 meses.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 7,9 millones en los últimos 12 meses.

### 2.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- Es la segunda provincia con mayor oferta total de transporte público.
- Las líneas adscritas alcanzaron las 1.024 en junio de 2024.
- Las paradas disponibles crecieron un 6,3% con respecto a junio de 2023, alcanzando las 15.815.
- El cómputo anual de servicios se mantuvo por encima de 675 mil durante los últimos 12 meses.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 12 millones, alcanzando los 12,6 millones en junio de 2024.



### 2.2.3. Oferta de servicios por Área de Transporte Metropolitano

Las Áreas de Transporte Metropolitano son una figura de fomento del transporte público en la zona de influencia de la mayoría de las ciudades de Galicia.

Antes del PTPG, la Xunta de Galicia implementó una línea de colaboración con los municipios a través del Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, PTMG, con tres pilares fundamentales:

- Integración tarifaria, con una tarifa única para cada zona y cualquier modo de transporte.
- Mejora de la oferta de servicios, a través de la implantación del SIMU.
- Mejora de las infraestructuras en paradas y la información para la ciudadanía.

Las ATM de A Coruña y de Santiago de Compostela cuentan con la oferta más amplia de líneas, paradas, servicios y veh-km recorridos al año. Del mismo modo que en el análisis de la oferta global, las variaciones entre el período de julio de 2022 a junio de 2023 al período de julio de 2023 a junio de 2024 son pequeñas, indicando **un sistema de transporte público interurbano estable y maduro.**

#### 2.2.3.1. ATM de A Coruña

- Es la ATM con más líneas, paradas, circulaciones anuales y veh-km.
- En junio de 2024 se contaba con 440 líneas, 7.499 paradas, 450.476 circulaciones anuales y más de 13,3 millones de veh-km anuales.

#### 2.2.3.2. ATM de Ferrol

- La oferta de líneas en la ATM de Ferrol se incrementó en el periodo entre julio de 2023 y junio de 2024, alcanzando un total de 228 líneas.
- En junio de 2024 contaba con 3.910 paradas, 236.427 circulaciones anuales y más de 5,6 millones de veh-km anuales.

#### 2.2.3.3. ATM de Lugo

- La oferta de líneas en la ATM de Lugo se mantuvo prácticamente constante entre julio de 2023 y junio de 2024, alcanzando un total de 160 líneas.
- En junio de 2024 contaba con 1.838 paradas, 88.184 circulaciones anuales y más de 5,1 millones de veh-km anuales.

#### 2.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- Es la segunda ATM con más líneas, únicamente por detrás de la ATM de A Coruña, alcanzando en junio de 2024 las 428 líneas.
- En junio de 2024 contaba con 5.815 paradas, 361.857 circulaciones anuales y más de 13,8 millones de veh-km anuales.

#### 2.2.3.5. ATM de Vigo

- La oferta de líneas en la ATM de Vigo se incrementó en un 1% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior, alcanzando en junio de 2024 las 284 líneas.
- En junio de 2024 contaba con 3.232 paradas, 219.997 circulaciones anuales y cerca de 6 millones de veh-km anuales.

*Las tablas y gráficos con todos los datos desglosados por provincia y por ATM pueden consultarse en sus secciones correspondientes de los apartados 2.2.2 y 2.2.3 de la memoria anual.*

## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 2

- El PTPG amplía y especializa la oferta para adaptarla a los cambios de demanda. Para ello, introdujo 2 nuevas modalidades de servicios: integrados y bajo demanda.
- El transporte compartido es flexible para adaptar los itinerarios y paradas a las necesidades escolares o para optimizar los servicios a otros puntos de demanda.
- El transporte bajo demanda responde al reto de adaptar los desplazamientos individuales y sin frecuencia fija, especialmente en zonas del rural, y lograr que ningún usuario se quede sin servicio de transporte, pero evitando la circulación de autobuses vacíos.
- Desde el año 2016, la oferta de líneas, paradas y servicios, como mínimo se duplicó en todas las provincias, con un incremento brusco en el año 2020 (2017 en Ourense).
- Entre julio de 2023 y junio de 2024 la oferta continuó prácticamente estable, pudiendo considerar así consolidado el sistema de transporte tras la implantación del PTPG.
- El número de líneas integradas en Galicia es mayor que el de líneas no integradas. Con todo, el número de paradas, servicios y veh-km anuales es superior en las líneas no integradas, debido a la longitud de estas y a las frecuencias que se atienden.

# 3

## LA DEMANDA DE PERSONAS USUARIAS



---

El análisis de la demanda de transporte público se organiza de la misma forma que el de la evolución de la oferta, estudiando la demanda año a año desde 2016 y su evolución mensual entre julio de 2023 y junio de 2024. Los datos se desagregan, igualmente, por tipo de servicio y ámbito territorial.

Además, se incluye un análisis de la demanda a lo largo de los años diferenciado por título de transporte, bien sea pago en efectivo, pago con tarjeta o escolares. Se analiza así el uso de las tarjetas de movilidad impulsadas por la Xunta de Galicia.

## 3.1. Antecedentes y evolución de la demanda: 2016 – 2024

### 3.1.1. Demanda total de transporte público

Aunque la demanda total se incrementó gradualmente en este periodo, el impacto del COVID-19 en 2020 provocó una disminución de esta que ya se ha recuperado por completo. En este sentido, en el cómputo global se puede observar cómo se alcanzó un máximo en la demanda anual en el año 2023, alcanzándose los 35,3 millones de personas usuarias. Al mismo tiempo, es importante tener en cuenta la influencia del proceso de integración con las nuevas concesiones de 2020 y el peso del número de escolares en la demanda total de transporte público.

AÑO		DEMANDA TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO	GALICIA			
			TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO O COMPARTIDO			TRANSPORTE PÚBLICO NO INTEGRADO
			DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO O COMPARTIDO	DEMANDA DE ESCOLARES	DEMANDA USUARIOS NO ESCOLARES	DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO NO INTEGRADO
2016	Viajes	13.663.553	0	0	0	13.663.553
	% Total	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2017	Viajes	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	Viajes	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	Viajes	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	Viajes	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	Viajes	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	Viajes	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	Viajes	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-jun)	Viajes	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 junio de 2024, no con la demanda anual que se indica en el resto de los años

Las tablas con los datos de demanda de 2016 a junio de 2024 desglosados por provincias por cada modalidad de transporte pueden consultarse en el apartado 3.1 de la memoria anual.

### 3.1.2. Demanda de transporte público integrado o compartido

Esta modalidad de transporte se ha incrementado de forma constante desde 2017, alcanzando los 11,3 millones de personas usuarias en junio de 2023, confirmando la consolidación del proceso de integración llevado a cabo. Ello supone haber quintuplicado la demanda en el transporte integrado del año 2019, cifra previa a la implantación del PTPG.

### 3.1.3. Demanda de transporte público no integrado

El transporte público no integrado es la modalidad de transporte que más ha sufrido las consecuencias de la COVID-19. No obstante, aunque en el año 2020 la pandemia tuviera especial repercusión en la demanda de transporte público no integrado, se puede observar una tendencia creciente en la demanda de 2021 hacia la actualidad. Ya en los primeros 6 meses de 2024 prácticamente se alcanzó la cifra obtenida para el total de 2020.

Durante el año 2023, 23,9 millones de personas viajaron utilizando líneas no integradas.

## 3.2. Demanda de personas usuarias en el período de la memoria anual: julio de 2023 a junio de 2024

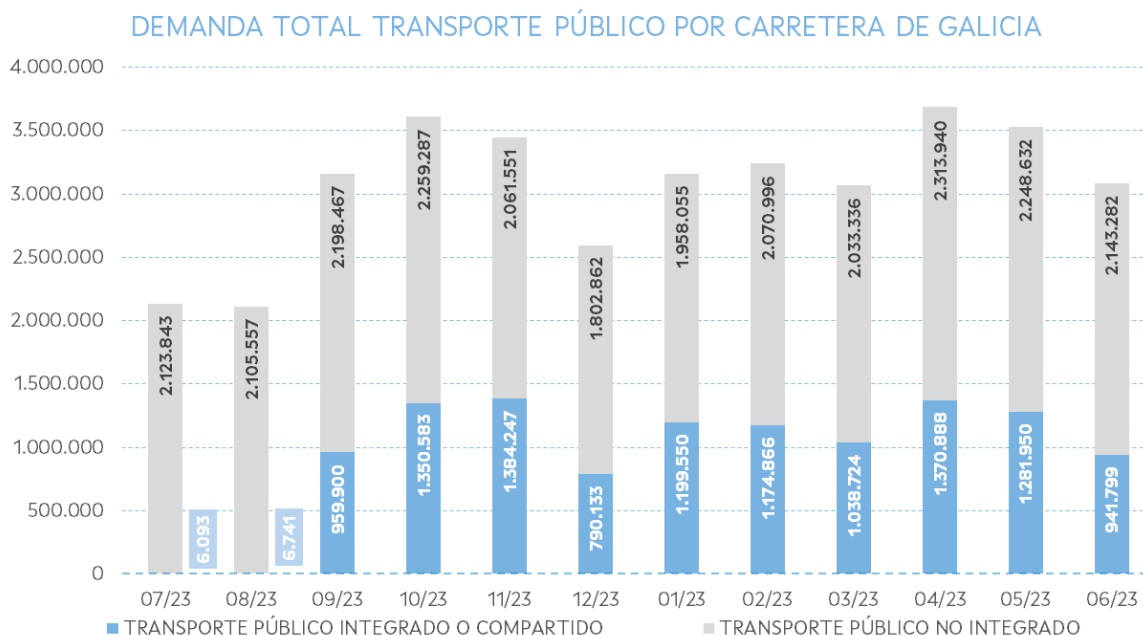
Se analiza la demanda en el global de la comunidad, a nivel de las cuatro provincias y en el ámbito de las cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

### 3.2.1. Demanda de personas usuarias

#### 3.2.1.1. Demanda total de personas usuarias

La demanda total de personas usuarias del transporte público en Galicia muestra una evolución ligeramente positiva entre julio de 2023 y junio de 2024, hasta alcanzar una suma de 36,8 millones de usuarios en los 12 meses de análisis de la memoria, después de atravesar un período de consolidación del PTPG y la normalización de la situación causada por la pandemia, que ocasionó restricciones de movilidad que afectaron a la demanda de transporte público en Galicia.

La cifra máxima de demanda mensual se alcanzó en abril de 2024 con un total de 3,68 millones de personas viajeras. Comparando los datos de este periodo con el período de análisis de la memoria anual anterior (julio de 2022 a junio de 2023), la demanda se incrementó en un 10,6%.



Las tablas y gráficos con todos los datos de demanda desglosados por mes, modalidad de transporte y provincia se pueden consultar en el apartado 3.2.1 de la memoria.

### 3.2.1.2. Demanda de transporte integrado o compartido

Los datos mensuales de esta modalidad muestran un incremento de la demanda en todas las provincias. La demanda total en transporte integrado entre julio de 2023 y junio de 2024 superó los **11,5 millones de personas usuarias**, lo que supone un incremento del 1,1% con respecto al periodo de análisis de la memoria anual anterior, entre 2022 y 2023. El mes con mayor demanda de transporte integrado fue octubre de 2023, con más de 2,2 millones de usuarios/as.

La mayoría de estos viajes son de escolares con reserva de plaza, alcanzando los 10,5 millones de personas usuarias durante este período. No obstante, la demanda de no escolares de transporte compartido aumentó en un 17,4% en el último año, superando las 990.000 personas usuarias.

### 3.2.1.3. Demanda de transporte no integrado

Los datos mensuales de demanda de transporte no integrado alcanzaron entre julio de 2023 y junio de 2024 los 25,3 millones de personas usuarias, lo que supone un 15,6% más que en el periodo anterior, de julio de 2022 a junio de 2023.



### 3.2.2. Demanda de usuarios por provincia

La demanda de transporte público en Galicia presenta diferencias significativas según la realidad territorial estudiada. Por ello, la memoria desglosa y analiza los datos de demanda de manera diferenciada entre las cuatro provincias y las cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

AÑO	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
<b>Total periodo 2023 - 2024</b>		<b>36.825.282</b>	<b>20.346.472</b>	<b>2.896.776</b>	<b>3.428.877</b>	<b>10.153.157</b>
<b>Total periodo 2022 - 2023</b>		<b>33.285.560</b>	<b>18.114.226</b>	<b>2.681.852</b>	<b>3.151.177</b>	<b>9.338.305</b>
<b>% Variación</b>		<b>10,6%</b>	<b>12,3%</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,8%</b>	<b>8,7%</b>

Por provincias, según el tipo de servicio empleado, A Coruña y Pontevedra registran una mayor demanda en el transporte de uso general, mientras que las provincias de Ourense y Lugo registran más personas usuarias en el transporte integrado o compartido.

En todas las provincias se observa un aumento progresivo de demanda mensual entre julio de 2023 y junio de 2024.

#### 3.2.2.1. Provincia de A Coruña

- Es la provincia con mayor demanda de transporte público, así como la provincia donde más se han incrementado las personas usuarias. Entre julio de 2023 y junio de 2024 se registraron más de 20,3 millones de personas usuarias (un 55% del total de Galicia). Un 81,2% se corresponden con viajes en servicios no integrados.
- La demanda anual se incrementó en un 12,3% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.
- Los máximos mensuales en este período se sitúan en 1,9 millones de personas usuarias para abril de 2024; más de 458 mil personas usuarias de transporte integrado o compartido y 1,5 millones de personas usuarias en transporte no integrado.

#### 3.2.2.2. Provincia de Lugo

- Entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda total superó los 2,8 millones de personas usuarias (un 8% del total de Galicia). Un 54,6% corresponden a viajes en servicios integrados o compartidos.

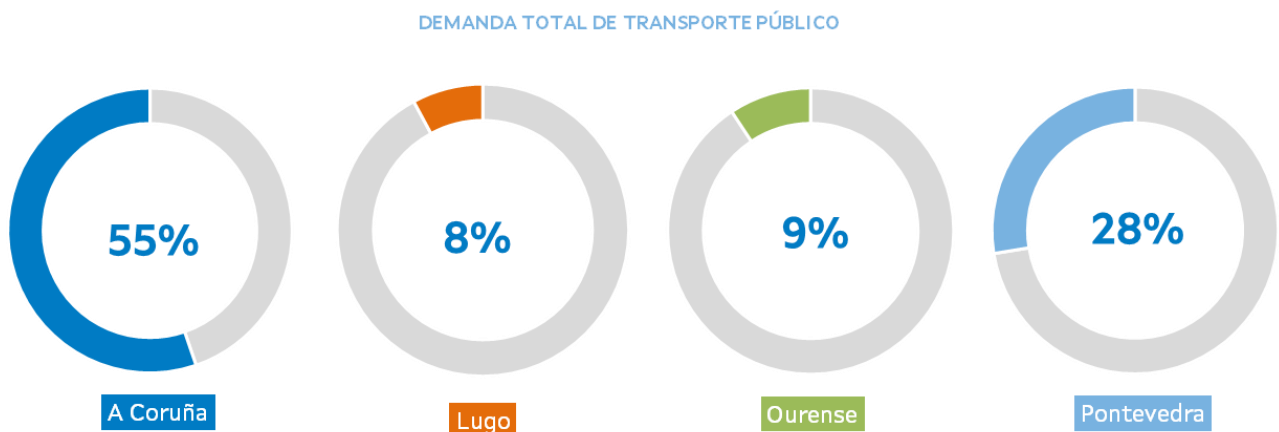
- La demanda anual se incrementó en un 8,0% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.
- Los máximos mensuales en este período se sitúan en casi 305 mil personas usuarias para octubre de 2023; más de 184 mil personas usuarias de transporte integrado o compartido y casi 122 mil personas usuarias en transporte no integrado.

### 3.2.2.3. Provincia de Ourense

- Entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda total superó los 3,4 millones de personas usuarias (un 9% de la demanda total de Galicia). Un 61,3% corresponden a viajes en servicios integrados o compartidos.
- La demanda total se incrementó en un 8,8% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.
- Los máximos mensuales en este período se sitúan en más de 378 mil personas usuarias para abril de 2024, de las cuales más de 253 mil correspondían a transporte integrado. El máximo en el transporte no integrado se dio en abril de 2024 con más de 125 mil personas usuarias.

### 3.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- Entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda total superó los 10,1 millones de personas usuarias (un 28% de la demanda total de Galicia). Un 60,7% corresponden con viajes en servicios no integrados.
- La demanda total se incrementó en un 8,7% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.
- El máximo mensual en este período se sitúa en más de 1 millón de personas usuarias para octubre de 2023, de los cuales más de 475 mil son de transporte integrado. El máximo en transporte no integrado se dio en agosto de 2023 con más de 563 mil personas usuarias.



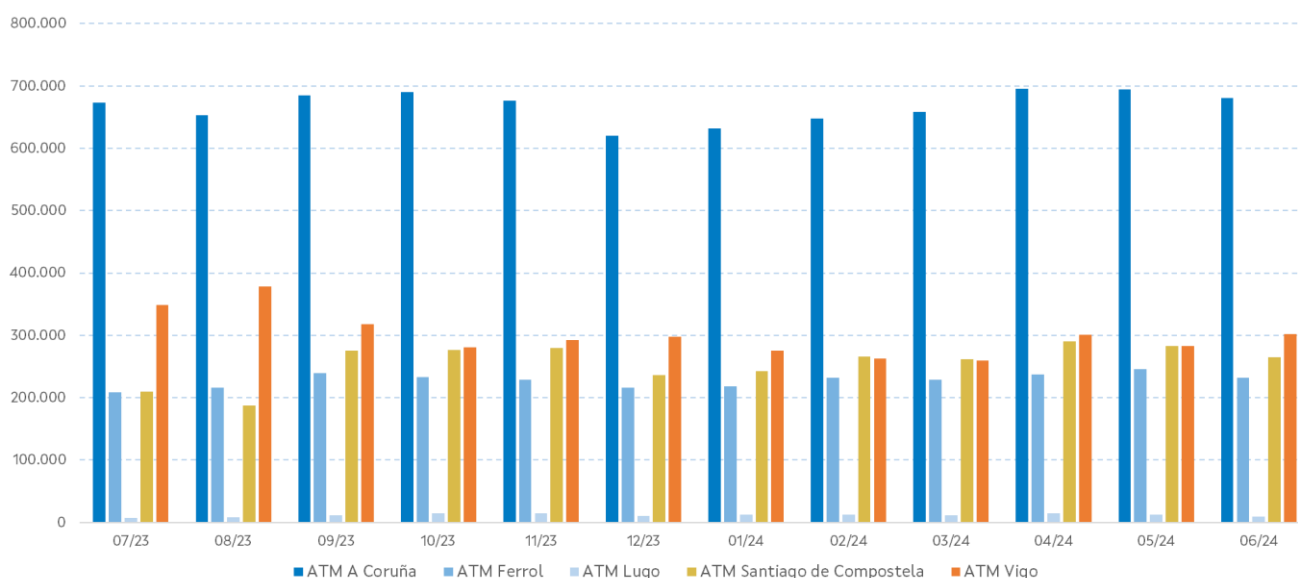
Las tablas y gráficos con los datos de demanda de cada provincia por mes y modalidad de transporte se pueden consultar en el apartado 3.2.2 de la memoria.

### 3.2.3. Demanda de personas usuarias por Área de Transporte Metropolitano

La demanda en las ATM aumentó de manera constante y generalizada en los últimos años, superando los 16,6 millones de personas usuarias en 2023. Con todo, se redujo a la mitad en el año 2020 debido al impacto de la pandemia. En los años 2021, 2022 y 2023 se recobró la tendencia creciente, recuperándose totalmente en comparación con las cifras anteriores a la pandemia.

La demanda en el conjunto de las ATM entre julio de 2023 y junio de 2024 creció en un 21,9% con respecto a la demanda entre 2022 y el 21,9% con respecto a la demanda entre 2022 y el 2023, superando los 16,5 millones de personas usuarias.

#### DEMANDA TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO EN ÁREAS DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE GALICIA



#### 3.2.3.1. ATM de A Coruña

- Es la ATM con mayor demanda, con más de 8 millones de personas viajeras en los 12 meses de la memoria, un 45,6% del conjunto de las ATM.
- Con respecto al periodo entre julio de 2022 y junio de 2023, entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda creció un 16,6%.
- El máximo mensual de este periodo se dio en abril de 2024 con más de 695 mil personas viajeras.

#### 3.2.3.2. ATM de Ferrol

- La ATM de Ferrol registró una demanda de 2,7 millones de personas usuarias en los 12 meses de la memoria, un 15,6% del conjunto de las ATM.
- Con respecto al periodo de julio de 2022 a junio de 2023, entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda creció un 21,5%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en mayo de 2024, con más de 245 mil personas viajeras.

### 3.2.3.3. ATM de Lugo

- La ATM de Lugo registró una demanda de más de 138 mil personas viajeras en los 12 meses de la memoria, lo que representa menos del 0,8% de la demanda de las cinco ATM de Galicia.
- Con respecto al periodo entre julio de 2022 y junio de 2023, entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda creció un 14,7%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en abril de 2024 con más de 14 mil personas viajeras.

### 3.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- Registró una demanda de más de 3 millones de personas usuarias en los 12 meses de la memoria, lo que representa un 17,5% de la demanda de las cinco ATM de Galicia.

- Con respecto al periodo entre julio de 2022 y junio de 2023, entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda creció un 13,5%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en abril de 2024 con más de 290 mil personas usuarias.

### 3.2.3.5. ATM de Vigo

- La ATM de Vigo registró más de 3,6 millones de personas usuarias en los 12 meses de la memoria, lo que representa un 20,5% de la demanda total de personas usuarias en las ATM de Galicia.
- Con respecto al periodo entre julio de 2022 y junio de 2023, entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda creció en un 11,7%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en agosto de 2023, con más de 378 mil personas usuarias.

*Las tablas y gráficos con los datos de demanda de cada provincia y de cada ATM desglosados por mes y modalidad de transporte pueden consultarse en los apartados 3.2.2 y 3.2.3 de la memoria*

## 3.3. Transporte bajo demanda

La memoria dedica una revisión particular a la demanda registrada en la modalidad de transporte bajo demanda.

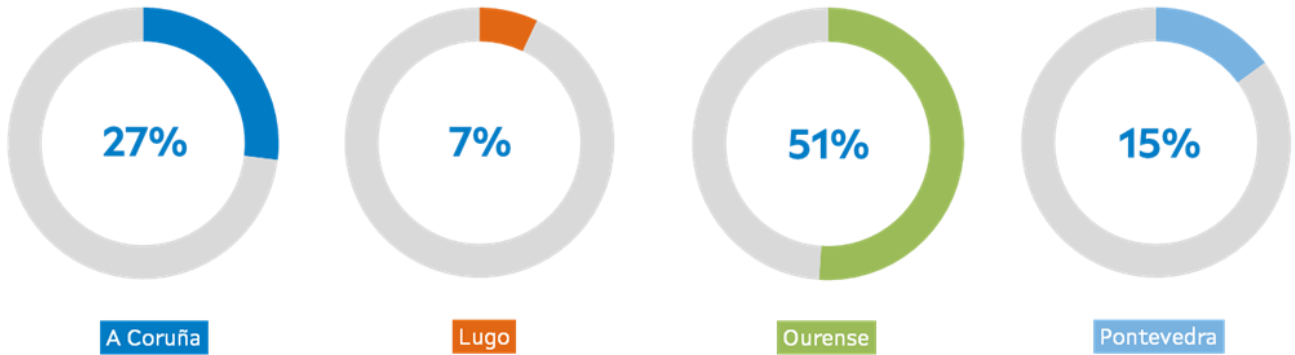
El número de viajes en los servicios bajo demanda se ha incrementado en los últimos años en todas las provincias, a excepción del año 2020. En 2023, la demanda de esta modalidad alcanzó su máximo con 11.010 personas viajeras.

Para considerar una línea bajo demanda no es necesario que todas las paradas de su itinerario sean a demanda, sino que es suficiente con que una de ellas se atienda de este modo. Su progresión ha crecido en paralelo al incremento del transporte

integrado o compartido, del que se derivan muchas de las líneas. Aunque es una modalidad en auge, representa una pequeña proporción del total de demanda de transporte público.

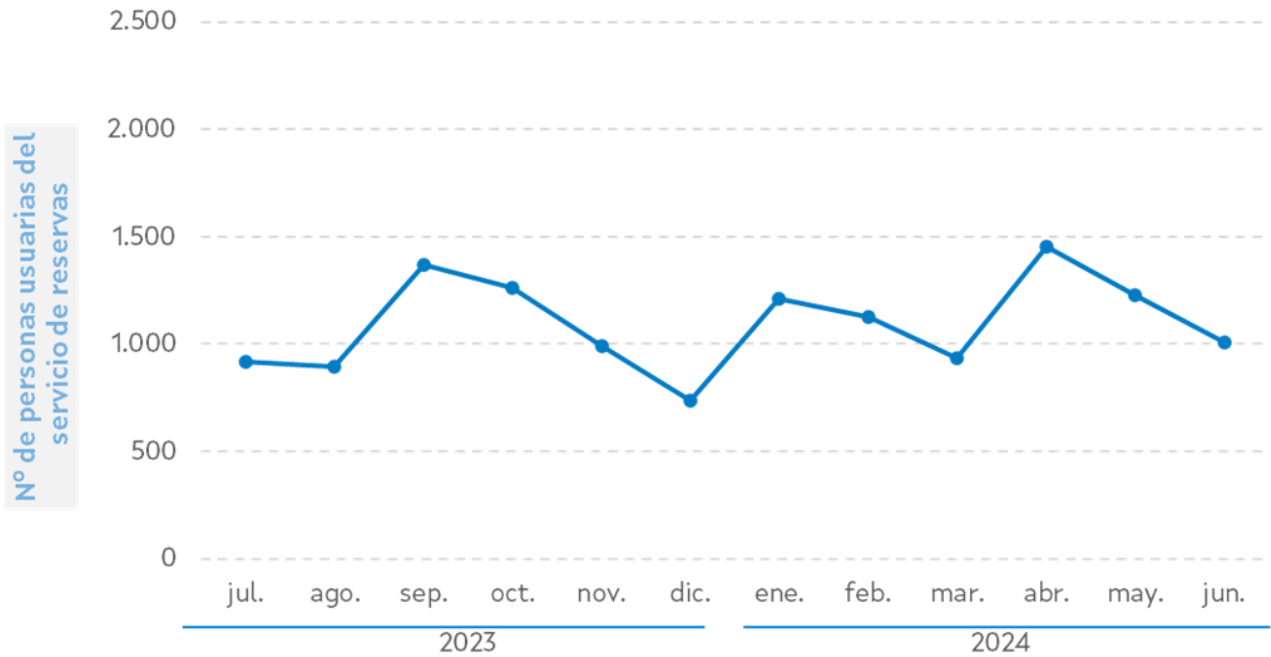
En el período temporal comprendido por la memoria hubo un total de 13.131 personas usuarias que utilizaron la modalidad de transporte bajo demanda, lo que supone un incremento del 36,2% con respecto al período de estudio de la memoria anterior. Ourense es la provincia con mayor número de personas viajeras en esta modalidad, representando en estos 12 meses un 51% de la demanda total.

PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO BAJO DEMANDA



Por otro lado, el número de llamadas realizadas a través del centro de información de llamadas experimentó un aumento generalizado, con una media de 1.094 llamadas o solicitudes al mes en el período de estudio.

Llamadas a la central de reservas del Transporte Bajo Demanda - PTPG

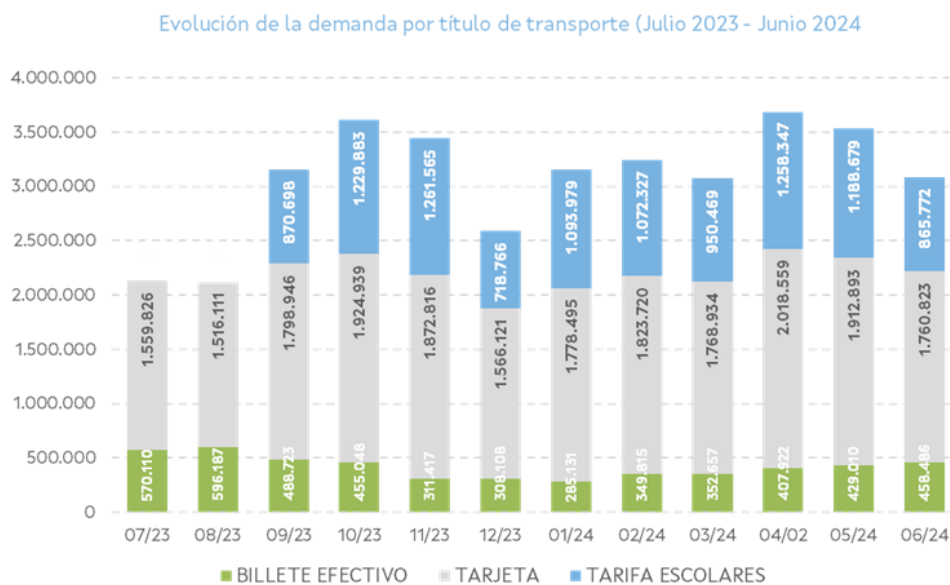


Las tablas y gráficos con todos los datos de demanda del transporte bajo demanda, desglosados por provincias, se pueden consultar en el apartado 3.3 de la memoria.

### 3.4. Demanda de personas usuarias por título de transporte

En este análisis se diferencian tres tipos de formas de pago del billete: en efectivo, con tarjeta TMG o TMGXN y gratuito para escolares con reserva de plaza. Desde 2016 a 2019 los tres tipos crecieron significativamente, alcanzando el máximo anual el pago en efectivo en 7,6 millones (en 2019) y el pago con tarjeta en 19,6 millones de viajes (en 2023). En el caso de la tarifa escolar, el crecimiento no se ve afectado el impacto de la pandemia, alcanzando su máximo en 2022 con más de 10,6 millones de personas usuarias.

Entre el período de análisis de la memoria actual (julio de 2023 a junio de 2024) y el periodo de análisis de la pasada memoria (julio de 2022 a junio de 2023), la demanda de títulos de transporte obtenidos mediante pago con tarjeta experimentó una tendencia creciente, absorbiendo parte de los viajes abonados en efectivo en años anteriores. El pago con tarjeta fue el que más creció, con un aumento del 44% con respecto al período anterior. En 2023, el pago con tarjeta supera cifras previas al impacto de la pandemia.



Las tablas y gráficos con todos los datos de demanda por título de transporte se pueden consultar en el apartado 3.4 de la memoria.

#### 3.4.1. Datos de evolución de la demanda por título de transporte por provincia

En la provincia de A Coruña el título de transporte mayoritario es la tarjeta, motivado por la envergadura que presentan las tres áreas de transporte metropolitano consolidadas en la provincia, suponiendo un 62% sobre el total y seguida por la tarifa escolar que supone el 19,4%. El billete en efectivo representa únicamente el 18,6% del total.

En la provincia de Lugo, la tarifa escolar es el título de transporte mayoritario, representando un 39,3% del total. La tarjeta se utiliza en un 32% de las ocasiones y, por último, el pago en efectivo representa un 28,8% del total.

De nuevo, en la provincia de Ourense la tarifa escolar es el título de transporte mayoritario, representando un 44,9% del total. La tarjeta es utilizada como método de pago por un 32,9% de las personas viajeras y, por último, el billete en efectivo representa un 22,2% del total.

En la provincia de Pontevedra el título de transporte más utilizado es la tarjeta, representando un 45,9% de los viajes, seguida de la tarifa escolar (30,7%) y del pago en efectivo (23,4% de los viajes).

*Las tablas y gráficos con la evolución de los datos de demanda por título de transporte de cada provincia se pueden consultar en el apartado 3.4.1 de la memoria.*

### 3.4.2. Datos de evolución de la demanda por título de transporte por ATM

En las ATM, debido a las ventajas tarifarias y los descuentos asociados al uso de tarjeta, es ampliamente mayoritario el pago con tarjeta frente al pago en efectivo. Asimismo, también el número de viajes ha ido aumentando de manera sostenida y generalizada.

El pago con tarjeta creció entre 2016 y 2023 en todas las ATM, excepto en la de Lugo. En 2023, el uso de esta forma de pago fue del 91,7% en la ATM de A Coruña, del 91,7% en la ATM de Ferrol, del 74,5% en la de Lugo, del 90,3% en la de Santiago de Compostela y del 81,3% en la de Vigo.

*Las tablas y gráficos con la evolución de los datos de demanda por título de transporte de cada ATM se pueden consultar en el apartado 3.4.2 de la memoria.*



### 3.4.3. Demanda de personas usuarias con Tarjeta de Movilidad de Galicia Xente Nova (TMGXN)

La TMGXN es el mecanismo establecido por la Xunta de Galicia para aplicar la gratuidad de la tarifa Xente Nova. Desde su implantación inicial en 2016, su uso ha ido en aumento. En sus primeros 8 años, los titulares de este dispositivo realizaron más de 21,9 millones de viajes

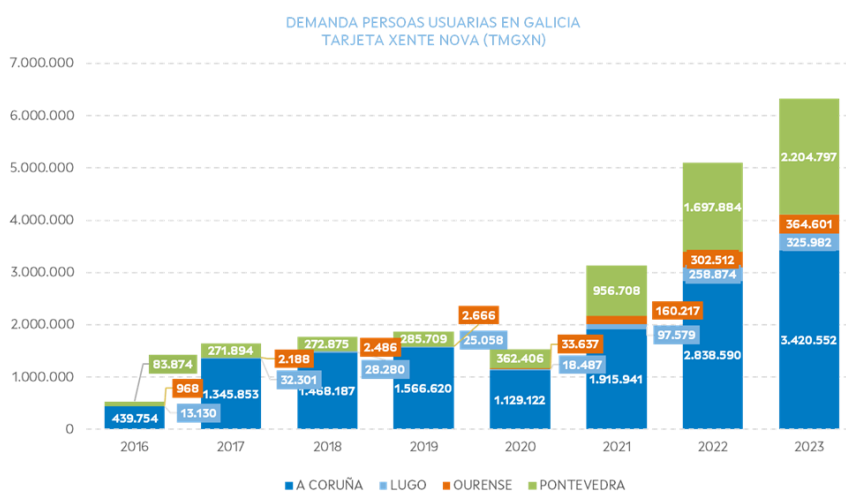
gratuitos en el transporte público a cargo de la Xunta de Galicia, que se traducen en un ahorro para las familias de más de 35,5 millones de euros.

El número de viajes pagados con la TMGXN alcanzó su máximo en 2023, con 6,3 millones, siendo la provincia de A Coruña con más de 3,4 millones, la provincia con mayor utilización de la misma.

Entre el período de la memoria anterior y el período de la memoria actual, la demanda se incrementó en un 23,9%, tal como se puede observar en la siguiente tabla:

AÑO		DEMANDA USUARIOS EN GALICIA - TARJETA XENTE NOVA (TMGXN)				
		Galicia	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2016	Viajes	537.726	439.754	13.130	968	83.874
	% Total	100,0%	81,8%	2,4%	0,2%	15,6%
2017	Viajes	1.652.236	1.345.853	32.301	2.188	271.894
	% Total	100,0%	81,5%	2,0%	0,1%	16,5%
2018	Viajes	1.771.828	1.468.187	28.280	2.486	272.875
	% Total	100,0%	82,9%	1,6%	0,1%	15,4%
2019	Viajes	1.880.053	1.566.620	25.058	2.666	285.709
	% Total	100,0%	83,3%	1,3%	0,1%	15,2%
2020	Viajes	1.543.652	1.129.122	18.487	33.637	362.406
	% Total	100,0%	73,1%	1,2%	2,2%	23,5%
2021	Viajes	3.130.445	1.915.941	97.579	160.217	956.708
	% Total	100,0%	61,2%	3,1%	5,1%	30,6%
2022	Viajes	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	Viajes	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 las provincias el aumento de uso fue notable, con especial mención a Lugo y Ourense. En el caso de Lugo, este incremento es especialmente relevante, ya que la demanda en la provincia había decrecido en los dos años anteriores. La provincia en la que más viajes se abonan con la TMGXN en la comunidad autónoma de Galicia es A Coruña, con un 54,2% del total.



Las tablas y gráficos con todos los datos de demanda de TMGXN, desglosados por provincias se pueden consultar en el apartado 3.4.3 de la memoria anual.

## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 3

- La demanda total de transporte público se incrementó casi un 70% entre 2016 y 2019, alcanzando en 2023 su máximo con 35,6 millones de viajeros. Entre 2019 y 2023, se incrementó en otro 55,6%. Entre julio de 2022 y junio de 2023 la demanda superó los 33,2 millones de personas viajeras. En el período de análisis actual, entre julio de 2023 y junio de 2024, la demanda fue de 36,8 millones de personas usuarias, lo que supone un notable incremento con respecto al periodo anterior.
- El máximo mensual de demanda durante los 12 meses del período de análisis de la memoria fue de 3,6 millones de personas usuarias en abril de 2024.
- A Coruña y Pontevedra registraron mayor demanda de usuarios/as basada en el transporte de uso general, mientras en Lugo y Ourense adquiere una mayor relevancia el transporte integrado o compartido.
- La demanda en las ATM registró su máximo en 2023, con 16,5 millones de personas viajeras. De julio de 2023 a junio de 2024 se observa una recuperación total de la demanda en el conjunto de las ATM, con cifras mensuales superiores a las de 2019.
- El transporte bajo demanda está en auge desde la implantación del PTPG. Ourense es la provincia con mayor número de personas viajeras en esta modalidad, representando en estos 12 meses un 51% de la demanda total.
- En cuanto a la demanda de los distintos títulos de transporte, la tendencia indica la consolidación del pago con Tarjetas de Movilidad de Galicia, que aumentó hasta situarse en el 55,9% del total para cifras totales de 2023.
- En el período de la memoria, la tarifa de escolares es mayoritaria en Lugo y Ourense con hasta el 39,3% y 44,9% del total de viajes en cada provincia. En A Coruña, el pago con tarjeta supone un 62% del total, y en la provincia de Pontevedra, un 45,9%.
- En todas las ATM es ampliamente mayoritario el pago con tarjeta comparado con el efectivo.
- El uso de la tarjeta Xente Nova se incrementó notablemente durante 2023, superando los 6,3 millones de viajes abonados con este método de pago.

# 4

**EL NUEVO  
SISTEMA TARIFARIO,  
MÁS ECONÓMICO,  
UNIFORME  
Y VERSÁTIL**

---

La implantación del PTPG conlleva la adopción de un nuevo sistema tarifario más económico y uniforme para toda Galicia, apoyado por herramientas y soluciones tecnológicas que facilitan su gestión e impulsan el uso de un transporte público eficaz y adaptado a la actual realidad socioeconómica.

## 4.1. Antecedentes

Durante el proceso de modernización del transporte público han convivido los siguientes sistemas tarifarios:

- **Sistema tarifario kilométrico.** Vigente hasta la implantación del PTPG, excepto en las ATM. El precio que debe abonar la persona usuaria es proporcional a la distancia de viaje y puede variar entre un mismo origen y destino en función del recorrido intermedio. Además, la tarifa base variaba con cada concesión.
- **Sistema tarifario zonal o por saltos.** Es el sistema de las ATM. Está basado en la definición de las distintas zonas de transporte, formadas por uno o más municipios, y el precio de cada viaje depende del número de saltos entre las zonas de origen y destino, así como del medio de pago (en efectivo o TMG).
- **Sistema tarifario zonal kilométrico.** Es el modelo que introduce el PTPG. Integra el sistema zonal, con precios igualitarios para el mismo municipio, y el kilométrico, ya que la tarifa que debe abonar el usuario no depende de saltos, sino de la distancia entre municipio de origen y de destino del viaje.

Los objetivos del nuevo sistema tarifario son:

- Una mejor comprensión del sistema, ya que se establece un precio único para cada zona que coincide con los términos municipales.
- Homogeneizar las tarifas en toda la Comunidad Autónoma, sin depender de la concesión o del operador titular.
- Abaratar el precio del billete, con una rebaja significativa de los precios y a través de bonificaciones que favorecen la recurrencia.
- Optimización de la gestión del sistema tarifario, homogeneización de las bonificaciones y tarifas. Se incorporan equipos monetarios e inteligentes que facilitan el pago mediante la tarjeta TMG y demás tarjetas integradas.

**LA REBAJA DE TARIFAS INTRODUCIDA POR EL PTPG SE TRADUCE EN AHORROS DE HASTA UN 60% EN EL PRECIO DE LOS BILLETES SENCILLOS RESPECTO DE LAS TARIFAS ANTIGUAS.**



## 4.2. Tarifas

### Homogeneización de tarifas base del transporte público.

Para calcular y aplicar las mejoras en el sistema tarifario que introduce el PTPG, fue necesario un estudio previo mediante el que se hizo una relación de precios entre las concesionarias y la Administración que se estableció como tarifa base para homogeneizar el cálculo de tarifas para cualquiera de las relaciones de tráfico en Galicia. A partir de esta tarifa base, el PTPG distingue entre las siguientes tarifas:

- **Tarifas empresa.** Importes que tiene derecho a percibir el operador por usuario/a y relación de tráfico realizada.
- **Tarifas usuario.** Importes que deben abonar las personas usuarias, que pueden coincidir o no con las tarifas empresa. Si este precio es inferior, la Administración abonará a la operadora el importe restante.

Estos conceptos permiten entender cómo se realizan los cálculos de precios de las tarifas de cada conexión, sobre los que se aplicarán los descuentos y las bonificaciones que existen actualmente en el PTPG.

Las tarifas en efectivo vigentes en el PTPG se establecieron según los siguientes criterios:

- Tarifa empresa mínima de 1,409 € (sin IVA) para cualquiera de las concesiones.
- En viajes con origen y destino en el mismo término municipal, la tarifa en efectivo se corresponderá con una tarifa empresa fijada por la concesión.
- En viajes con origen y destino en términos municipales diferentes, la tarifa en efectivo se corresponderá con una tarifa empresa en la que se tendrá en cuenta la distancia existente entre los núcleos de población más habitados de ambos términos municipales.

**LAS TARIFAS AQUÍ DESCRITAS HACEN REFERENCIA AL PAGO EN EFECTIVO DE LOS BILLETES, PERO ES NECESARIO INDICAR QUE ACTUALMENTE SE APLICA UN 10% DE DESCUENTO EN LOS MISMOS SI EL PAGO SE HACE MEDIANTE LA TARJETA TMG. POR OTRO LADO, GRACIAS A LA MEDIDA TEMPORAL DE BONIFICACIÓN DEL 50% FINANCIADA POR EL ESTADO Y LA XUNTA DE GALICIA HASTA EL 30 DE JUNIO DE 2025, SE APLICA UN 50% DE DESCUENTO ADICIONAL SI SE REALIZA EL PAGO CON LA TARJETA TMG.**

## 4.3. Bonificaciones y ventajas de las nuevas tarjetas de transporte

Además de homogeneizar las tarifas, se han implementado nuevos sistemas de pago y bonificaciones para obtener una significativa reducción en el importe, a fin de que las personas usuarias puedan escoger la fórmula que mejor se adapte a sus necesidades.

Existen descuentos aplicados por la Administración y por los operadores.

El PTPG aplica a todos los servicios de forma general las siguientes bonificaciones establecidas por la Administración:

- Un 10% de descuento por el pago con TMG sobre la tarifa en efectivo.
- Una bonificación por recurrencia con descuentos del 25% y el 50% a partir de 21 y 41 viajes en el mismo mes con mismo origen y destino, en la misma concesión.
- Reserva de plaza con servicios integrados o compartidos.

El PTPG también ha introducido un sistema de bonos con criterios comunes según las circunstancias de la demanda y la recurrencia previstas en cada proyecto de explotación.

Los bonos mensuales promovidos por la Administración son:

- **Bono mensual**, con origen y destino en cualquier municipio dentro de la misma concesión. Permite realizar hasta 50 viajes al mes con un descuento del 50% y precio mínimo de 50€. Está incluida en todas las concesiones, aunque se aplica separadamente para cada una de ellas.
- **Bono mensual de uso ilimitado** para algunas concesiones para tráficos hacia/ desde alguna de las localidades con hospitales de cabecera de distritos sanitarios: descuento del 75% sobre el precio de 44 viajes y precio mínimo de 50€.
- **Bonos para relaciones de tráfico determinadas**, establecidos en los proyectos de explotación. Algunas concesiones establecen estos bonos para trayectos específicos, con condiciones muy diversas y que llegan hasta un 75% de descuento.

Todos estos bonos tienen un carácter de mínimos y las empresas operadoras pueden ofertar otros descuentos como los bonos de 100 viajes y los bonos de 26 y 46 viajes. La información sobre la oferta de bonos de cada concesión puede consultarse desde el buscador de la página web [www.bus.gal](http://www.bus.gal).

#### 4.3.1. TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE: BONOS

Entre julio de 2023 y junio de 2024, el bono más vendido fue el de 26 viajes, que alcanzó su valor máximo en el mes de enero de 2024, con un total de 1.827 bonos vendidos, siendo la media en el periodo analizado de 1.300 bonos vendidos mensualmente.

Por su parte, los bonos de 46 viajes, 50 viajes y bonos ilimitados reflejan un comportamiento análogo a la venta de bonos de 26 viajes, siendo el mes de enero de 2024 el que registró un número mayor de ventas. Aunque su volumen de ventas es inferior por implicar un uso más intensivo del transporte público, se beneficiaron de estos bonos en el citado mes más de 2.000 personas usuarias.

En la provincia de A Coruña se registró una recaudación notablemente mayor que en el resto de las provincias, seguida de Pontevedra, Lugo y Ourense, en este orden.

*Los gráficos con los datos de venta de bonos y de recaudación desglosada por provincia se pueden consultar en el apartado 4.3.1 de la memoria anual.*

#### 4.3.2. TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE: TARJETAS TMG, TMGXN y TMG +65

El PTPG establece como medio de pago general las tarjetas TMG y TMGXN, que aportan ventajas tarifarias y facilitan la gestión del transporte público. Como novedad, desde enero de 2024, se implantó en el PTPG la **Tarifa +65** a través de la Tarjeta de Movilidad de Galicia, TMG+65.

Estas formas de pago se basan en una tecnología sin contacto que mejora la cantidad y calidad de la información existente sobre la red de transporte de Galicia y serán piezas clave para gestionar la puesta en marcha de la nueva Área de Transporte de Galicia.

##### Tarjeta de Movilidad de Galicia (TMG)

Permite acceder al **descuento directo del 10%** y a la bonificación por recurrencia citadas anteriormente.

A mayores, desde septiembre de 2022 se estableció una reducción adicional y temporal de las tarifas bonificadas en el transporte público interurbano de Galicia, ampliando el descuento al 50% y aplicándolo a varios modos de transporte con el fin de facilitar la movilidad y abordar el incremento de precios. Se estima que esté vigente hasta el 30 de junio de 2025.

En las ATM se incorporan bonificaciones adicionales.

#### Tarjeta de Movilidad de Galicia Xente Nova (TMGXN)

Es el mecanismo establecido por la Xunta de Galicia para aplicar la Tarifa Xente Nova, que permite a los **menores de 21 años** viajar gratuitamente en el transporte público interurbano competencia de la Xunta, incluyendo el transporte de ría en Vigo y el tren de ancho métrico en Ferrol.

**EN LOS 8 AÑOS QUE LLEVA FUNCIONANDO LA TMGXN, LAS PERSONAS TITULARES DE ESTE DISPOSITIVO REALIZARON CASI 25 MILLONES DE VIAJES GRATUITOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA A CARGO DE LA XUNTA DE GALICIA, QUE SE TRADUCEN EN MÁS DE 25,7 MILLONES DE EUROS AHORRADOS POR LAS FAMILIAS DE LAS PERSONAS BENEFICIARIAS.**

El uso de la tarjeta de Movilidad de Galicia es uno de los principales motivos de satisfacción con el transporte público entre los menores de 21 años y afianza la apuesta de la Xunta por establecer condiciones económicas más ventajosas en el transporte público.

#### Tarjeta de Movilidad de Galicia Tarifa +65 (TMG+65)

En el mismo eje de actuación prioritario del PTPG relativo al abaratamiento del coste por viaje a las personas usuarias, en el mes de

enero de 2024, la Xunta de Galicia procedió a la implantación de la Tarifa +65.

Esta tarifa permite a las personas mayores de 65 años viajar de forma gratuita en el transporte público interurbano competencia de la Xunta de Galicia, incluyendo de forma adicional el transporte de ría en Vigo y el tren de ancho métrico en Ferrol.

**EN LOS 6 MESES QUE LLEVA FUNCIONANDO LA TMG+65, LOS TITULARES DE ESTE DISPOSITIVO REALIZARON CASI 1,5 MILLONES DE VIAJES GRATUITOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA A CARGO DE LA XUNTA DE GALICIA, QUE SE TRADUCEN EN MÁS DE 1,1 MILLONES DE EUROS AHORRADOS POR LOS BENEFICIARIOS.**

De forma análoga a la TMGXN, esta herramienta permite acceder a 60 viajes gratuitos al mes, incluyendo viajes interurbanos y también urbanos cuando formen parte de un viaje metropolitano.

#### Otros títulos:

Se simplificaron otros títulos comercializados, como el billete único pagado en efectivo y las tarjetas de pago integradas, con un sistema de compensación entre las administraciones públicas en virtud de los diferentes convenios.

**EL RESULTADO DE LA POLÍTICA TARIFARIA IMPLANTADA POR EL PTPG ES UNA MEJORA DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS PARA LA CIUDADANÍA, HACIENDO EL TRANSPORTE PÚBLICO MÁS ATRACTIVO Y ACCESIBLE PARA TODOS LOS GALLEGOS Y GALLEGAS.**

*Los gráficos con los datos de viajes realizados con TMGXN y las cantidades bonificadas desglosadas por provincia y año, se pueden consultar en el apartado 4.3.2 de la memoria anual.*

## 4.4. Tarifas sociales y ayudas

El PTPG tiene entre sus objetivos aplicar las políticas sociales de la Xunta de Galicia. La tarjeta TMG permite gestionar las siguientes bonificaciones sociales:

### Descuentos para familias numerosas de entre el 20 y el 50%

La bonificación por familia numerosa (20% para familias numerosas de categoría general y 50% para las de categoría especial) es aplicable en todos los servicios de transporte a cualquier persona mayor de 5 años incluida en el título oficial de familia numerosa.

Con carácter general, las concesionarias deben asumir el coste de este descuento aplicable a cualquier relación de tráfico con importe superior al mínimo de percepción, 1,50€ en efectivo o 1,35€ con TMG. A partir de este importe, el descuento se aplica con la exhibición del libro de familia y la identificación de la persona usuaria.

En el ámbito de las ATM, las tarifas bonificadas constituyen el importe mínimo de percepción aplicable por la empresa, por lo que el descuento por familia numerosa es asumido por la Administración. Se requiere la utilización de la TMG que, previamente, debe ser activada con este perfil social por parte de la Consellería de Política Social.

### Descuentos promovidos por los ayuntamientos

En el ámbito de las ATM, varios ayuntamientos establecen bonificaciones adicionales de hasta el 100% del billete para colectivos como: mayores de 65 años sin actividad laboral, personas desempleadas, personas con discapacidad y personas en situación de emergencia social o precariedad personal. Los Servicios Sociales determinan las personas beneficiarias de las ayudas.

- En la ATM de Ferrol, Mugardos cuenta con bonificaciones activas.

- En la ATM de Santiago, se ofrecen descuentos adicionales: Ames, Boqueixón, Brión, Negreira, Oroso, O Pino, Teo, Touro, Val do Dubra y Vedra.

### Descuentos promovidos por la Universidad de A Coruña

El PTPG contempla convenios de colaboración con organismos e instituciones como la Universidad de A Coruña. Estas ayudas se dividen en 3 categorías diferentes:



Respecto de las bonificaciones concretas asumidas por la UDC en esta última categoría, se establecen los valores de descuento según el número de saltos que se realicen en el viaje:

- Viajes con 0 y 1 saltos, tendrán una bonificación del 50% del precio del billete.
- Viajes con 2 saltos, tendrán una bonificación del 40% del precio del billete.
- Viajes con 3 o más saltos, tendrán una bonificación del 35% del precio del billete.

### Otros descuentos sociales

Existen otros descuentos sociales, que van de un 5% a un 80%, ofertados según la concesión. Se dirigen a: personas con movilidad reducida o discapacidad, mayores de 65 años y jubilados/as, víctimas de

violencia de género, personas desempleadas, ofertas de verano para estudiantes, servicios especiales nocturnos, turistas y peregrinos.

#### **Descuentos a personas con movilidad reducida (PMR) y discapacidad**

Existen diversas bonificaciones para personas con movilidad reducida (PMR) y discapacidad, dependiendo de la concesión y del operador del servicio. Algunos descuentos alcanzan el 80% para grados de discapacidad superiores al 75%, el 65% para más del 65% y hasta el 50% para grados superiores al 33%.

**DE ESTA FORMA, SE HA INCORPORADO LA OBLIGACIÓN PARA TODOS LOS CONTRATISTAS DE PERMITIR QUE POR CADA PERSONA USUARIA DEL SERVICIO QUE PRESENTE UN GRADO DE DISCAPACIDAD SUPERIOR AL 33% VIAJE GRATUITAMENTE UNA PERSONA EN CONDICIÓN DE ACOMPAÑANTE.**

## **4.5. Emisiones y distribución de los sistemas de pago**

En virtud de un convenio de colaboración entre la Xunta de Galicia y la entidad bancaria colaboradora ABANCA, firmada en 2016 y renovada en 2020, las tarjetas de movilidad de Galicia pueden adquirirse en las 213 oficinas de ABANCA habilitadas, cuyo listado puede consultarse en la página web [www.bus.gal](http://www.bus.gal). La TMG tiene un precio bonificado de 2 € mientras que la TMGXN se expide de forma gratuita. Cabe tener en cuenta que la Tarifa +65 se aplica a través de la TMG.

En la página web [www.bus.gal](http://www.bus.gal) se ofrece toda la información relativa a la tramitación de estos dispositivos sus ventajas asociadas.

Por provincias, A Coruña es la que más tarjetas emitió, con 87.572 hasta finales de junio de 2024, seguida de Pontevedra (60.137), Lugo (12.280) y Ourense (10.927).

Los gráficos con los datos de evolución de la emisión de TMGXN desglosadas por provincias y años se pueden consultar en el apartado 4.6 de la memoria anual.

## **4.6. Actuaciones previstas con el área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria**

La Administración autonómica impulsa el establecimiento de un Área de Transporte de Galicia en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, extendiendo al rural las ventajas de las ATM y manteniendo la voluntad de colaboración con todas las Administraciones locales, que podrán adherirse para mejorar las tarifas aplicadas a las personas usuarias que realizan viajes con origen y destino en sus respectivos términos municipales.

Para cumplir estos objetivos es necesario implantar un sistema zonal, introducir

medios de pago multimodales y fijar tarifas que introduzcan bonificaciones al usuario/a.

**LOS PRINCIPALES OBJETIVOS DE LA ATG SON FOMENTAR LA MOVILIDAD, PROMOVER LA COORDINACIÓN ENTRE LAS DIFERENTES REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO, MEJORAR LA CALIDAD DEL SISTEMA CON PRECIOS REDUCIDOS Y CONSOLIDAR UN SISTEMA TARIFARIO IGUALITARIO PARA TODA GALICIA.**

Las nuevas bonificaciones introducidas por el PGPT con la ATG impulsan el uso del transporte público al favorecer la recurrencia.

### **Bonificaciones previstas con la implantación de la ATG:**

Se establece una bonificación zonal básica igual para toda Galicia, imputada a las administraciones públicas según normas comunes en toda la ATG. Cada administración local puede decidir un descuento adicional, que asume íntegramente.

Además, la implementación de la ATG supondrá aplicar una bonificación del 100% del coste adicional de los traslados intermunicipales realizados en cualquier término municipal, con independencia de que los municipios de origen o destino se adhieran o no a la ATG. Su abono corre en su totalidad a cargo de la Xunta de Galicia.

#### **4.6.1. Período transitorio. Municipios con actuaciones propias**

Mientras la ATG se consolida como una realidad en toda Galicia, algunos ayuntamientos firmaron convenios con la Xunta de Galicia para ofrecer bonificaciones a las personas usuarias. Es el caso de **Barbadás, Ribeira y Pontevedra**, que cuentan con actuaciones propias y gozan de bonificaciones tarifarias en los servicios prestados dentro del municipio.

Los convenios de Barbadás y Ribeira fueron firmados durante el período de la memoria anual de julio de 2020 a junio de 2021. Establecen un descuento de 0,50 € en todos los viajes dentro del término municipal y, en el caso de Barbadás, fija la misma rebaja en los viajes con el municipio de Ourense. Las bonificaciones se amplían en ambos casos con las tarifas especiales para colectivos específicos (estudiantes, pensionistas y personas en situación de emergencia social).

Por otro lado, la adhesión de los municipios correspondientes a la ATG supondrá la aplicación de bonificaciones adicionales, que se diferencian según el tipo de municipio de origen o trayecto que cubra el viaje intermunicipal.

**LA XUNTA DE GALICIA INTEGRARÁ AUTOMÁTICAMENTE EN LA ATG A 119 MUNICIPIOS RURALES DE REDUCIDA POBLACIÓN Y ASUMIRÁ EL COSTE DE LAS BONIFICACIONES POR LOS VIAJES EN ESOS MUNICIPIOS.**

La Xunta de Galicia asume el 100% del coste adicional generado por los transbordos que sean necesarios hasta completar el trayecto en traslados locales e intermunicipales.

Con la implantación de la minoración adicional de las tarifas del 50% se ralentizó el proceso de implantación de la ATG al existir una conexión entre ambos.

El convenio de Pontevedra se implantó el 1 de septiembre de 2021. El municipio de Pontevedra es capital de provincia y tiene más de 50.000 habitantes, por lo que legalmente está obligado a ofrecer el servicio de transporte; con todo, hasta la implantación del convenio, no contaba con este servicio.

La Xunta de Galicia y el ayuntamiento de Pontevedra firmaron dos convenios que incrementan la oferta de servicios y su cobertura a través de la implantación de un SIMU e introducen bonificaciones en el transporte público en la ciudad.

El convenio ofrece un descuento de 0,50 € como mínimo en todos los viajes dentro del municipio y se bonifican íntegramente los transbordos en estos recorridos, asumiendo el Ayuntamiento ambas bonificaciones. Es el convenio que más se parece a las bases establecidas para la ATG.

## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 4

- La implantación del PTPG ha llevado a la adopción de un nuevo sistema tarifario más económico y uniforme para toda Galicia, apoyado por herramientas y soluciones tecnológicas que facilitan su gestión e impulsan el uso del transporte público.
- El sistema zonal kilométrico establece precios igualitarios para todas las paradas del mismo municipio.
- El PTPG ha calculado una tarifa base para homogeneizar el cálculo de tarifas para cualquiera de las relaciones de tráfico en Galicia.
- El PTPG ha introducido un sistema de bonos con criterios comunes y carácter universal, que están indicados en los proyectos de explotación y son obligatorios para el contratista.
- El PTPG establece como medio de pago general las tarjetas TMG y TMGXN, que proporcionan ventajas tarifarias y facilitan la gestión del transporte público. Como novedad, desde enero de 2024, se implantó en el PTPG la Tarifa +65 a través de la Tarjeta de Movilidad de Galicia, TMG+65. Pueden adquirirse en 213 oficinas de la entidad colaboradora de ABANCA habilitadas para su expedición.
- La Administración autonómica impulsa el establecimiento de un Área de Transporte de Galicia que abarca todo el territorio de la Comunidad Autónoma, para llevar también al ámbito rural las ventajas de las ATM.
- Mientras se activa la ATG, los municipios de Barbadás, Pontevedra y Ribeira han firmado convenios con la Xunta de Galicia para ofrecer bonificaciones a las personas usuarias.

# 5

**RELACIONES CON LAS  
PERSONAS USUARIAS.**

**EL SERVICIO  
QUE ATIENDE Y  
RESPONDE A LA  
CIUDADANÍA**

---

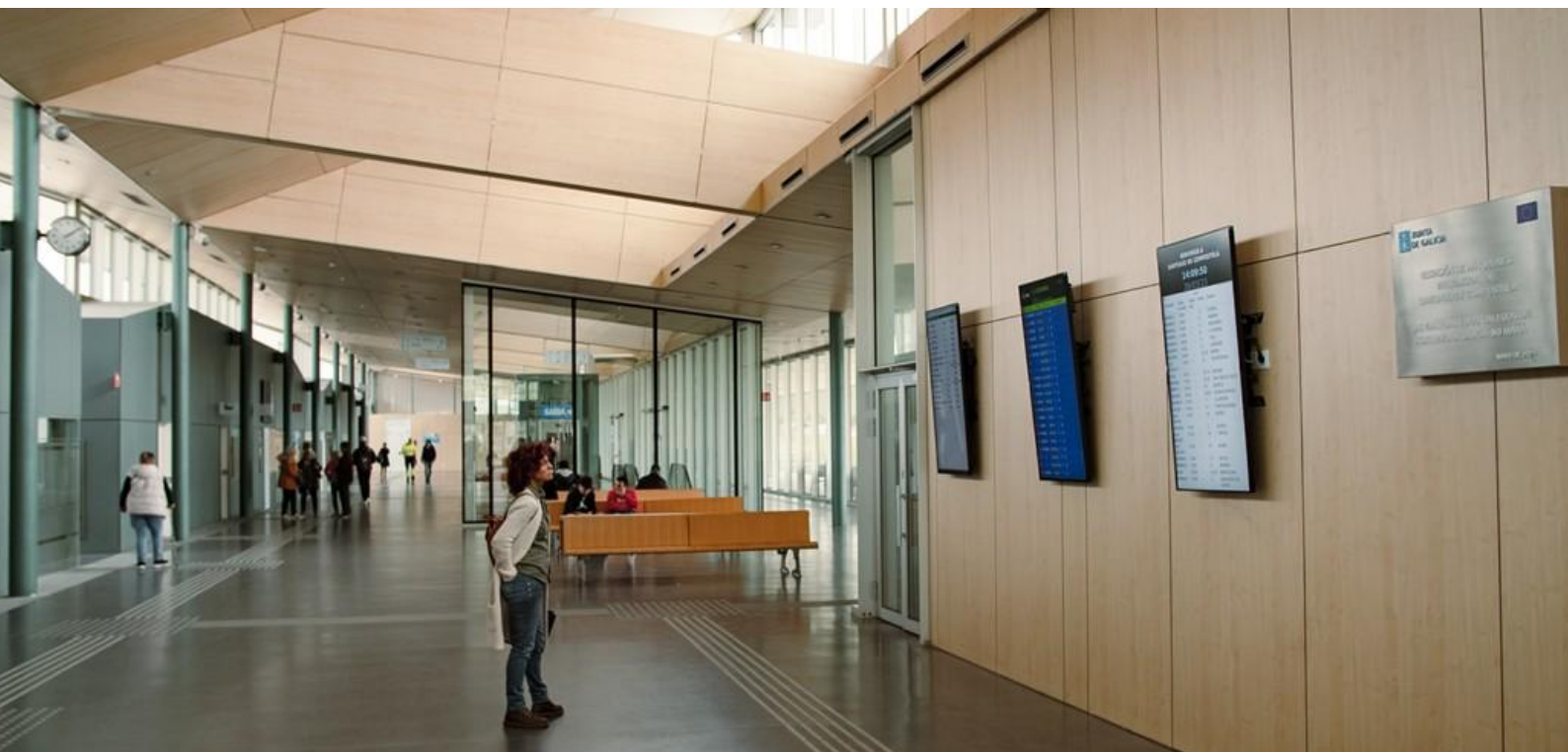
El PTPG tiene como eje principal las personas y sus necesidades de desplazamiento. Para ello es fundamental proporcionar la información actualizada e inmediata sobre todos los servicios disponibles y, a su vez, conocer su experiencia en los traslados para seguir adaptando el servicio a las nuevas exigencias sociales.

## 5.1. Información a la persona usuaria

El PTPG cuida e impulsa las relaciones con las personas usuarias a través de varios canales que permiten una comunicación directa con la ciudadanía:

- **Portal web de la Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes.** Ofrece toda la información sobre la red de transporte público de Galicia a través de la plataforma [www.xunta.gal](http://www.xunta.gal) y sobre todos los trabajos que lleva a cabo la propia Xunta de Galicia.
- **Bus.gal.** Se trata de una página web en constante evolución, dirigida a configurarse, junto con la APP Transporte Público de Galicia, en los canales de información de la Administración sobre el Transporte Público de Galicia. Permite conocer los horarios actualizados a través de un buscador de servicios por origen y destino o con fichas informativas que pueden descargar, reservar plaza directamente en los servicios bajo demanda y acceder a toda la información sobre la TMGXN. Desde su lanzamiento en 2018 hasta junio de 2024 el número de visitas ascendió a 5.618.261, incluyendo más de dos millones de visitas desde julio de 2023.
- **App Transporte Público de Galicia.** Además de facilitar la búsqueda de servicios y de gestionar reservas de plaza, próximamente ofrecerá información en tiempo real de horarios y de paradas próximas a través de geolocalización.
- **Central de llamadas.** Mediante un número de teléfono único, este canal permite realizar las reservas de transporte bajo demanda y atiende a las peticiones de las personas usuarias sobre modificaciones de servicios. Desde su lanzamiento, el número de llamadas registradas asciende a 73.856 hasta junio de 2024. La central de llamadas atendió más de 24.800 peticiones entre julio de 2023 y junio de 2024, un 36% más que en el periodo anterior.

*Los gráficos con datos de tráfico web de bus.gal y evolución del número de llamadas registradas de transporte bajo demanda se pueden consultar en el apartado 5.1 de la memoria anual.*



## 5.2. Atención a las personas usuarias. La importancia de las solicitudes y su procesamiento

Uno de los puntos importantes de la interacción con las personas usuarias es el correcto tratamiento de las solicitudes recibidas, su procesamiento y la respuesta a las peticiones.

Las personas usuarias pueden realizar sus solicitudes y sugerencias a través de medios formales e institucionales (por registro administrativo, Defensor del pueblo o la Valedora do Pobo, o los escritos remitidos a la Dirección General de Evaluación Reforma Administrativa) o bien por medios informales y directos, como son los formularios en [www.bus.gal](http://www.bus.gal), llamadas telefónicas o por correo electrónico.

**DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024 SE PROCESARON UN TOTAL DE 1.352 SOLICITUDES RELACIONADAS CON LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

Todas las consultas, peticiones o quejas se analizan y se contestan individualmente, dando lugar, en su caso, a actuaciones administrativas dirigidas a introducir modificaciones que correspondan en los servicios. Después de su tramitación, las necesidades o incidencias manifestadas se incorporan a los informes de seguimiento.

Este proceso riguroso y completo contempla: análisis, informe, valoración, contestación y seguimiento.

Las comunicaciones que envían las personas usuarias tienen gran importancia para conocer las necesidades, incidencias y valoración de las personas que se desplazan diariamente en el transporte público de Galicia.

Gracias a esta comunicación directa con las personas usuarias, el PTPG da respuesta inmediata a cambios en la demanda y lleva a cabo inspecciones de calidad en vehículos y mejora de la oferta, entre otras actuaciones.

*Los gráficos con los datos de peticiones recibidas, desglosados por canal de entrada, tipo de reclamante y contenido, se pueden consultar en el apartado 5.2 de la memoria anual.*



## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 5

- El PTPG cuenta con diversos canales interactivos que permiten mantener una comunicación directa con la ciudadanía: la web de la Consellería de Presidencia, Justicia y Deportes, Bus.gal, la APP de Transporte Público de Galicia y la central de llamadas.
- La nueva APP del PTPG se encuentra en constante desarrollo y facilitará información en tiempo real de los horarios y de las paradas más próximas a través de geolocalización.
- La web bus.gal ha alcanzado las 5.618.261 visitas desde su lanzamiento en 2018 hasta junio de 2024.
- El canal donde se realizan las reservas del transporte bajo demanda ha atendido más de 73.856 llamadas.
- Durante el período analizado por la memoria actual se procesaron un total de 1.352 solicitudes relacionadas con los servicios de transporte público.
- Todas las consultas, peticiones o quejas se analizan y se contestan individualmente. Este trabajo permite dar respuesta inmediata a cambios en la demanda, llevar a cabo inspecciones de calidad en vehículos y mejoras de la oferta.

# 6

## FINANCIACIÓN DEL SISTEMA, LA INVERSIÓN A FUTURO



---

Con la implantación del PTPG, se completó el proceso de renovación de todo el mapa concesional de transporte público en Galicia. Ello supuso una reordenación de servicios, flota y condiciones de explotación que hicieron precisa la actualización de la estructura de financiación de los servicios, mediante diseño, propuesta y aprobación de la inversión que la Xunta de Galicia debe asignar para cubrir los servicios de transporte público.

En la financiación del sistema es fundamental la recaudación que perciben los concesionarios por parte de las personas usuarias, que representa una parte importante de los ingresos. No obstante, para superar el déficit económico generado por determinados servicios, la Administración financia el sistema a través de distintos tipos de compensaciones abonados a los concesionarios.

## 6.1. Gasto realizado por parte de la Administración

Durante el período de la memoria, la **Xunta de Galicia abonó más de 89 millones de euros** en compensaciones y bonificaciones para asegurar los servicios y beneficios del PTPG.



### 6.1.1. Compensaciones por obligación de servicio público (COSP)

Esta compensación tiene por objetivo reparar el déficit económico de explotación de servicios en los que se aprecian razones de interés general, asegurando el equilibrio del contrato de conexión a los 10 años, en base a las estimaciones de gastos e ingresos calculadas para ese período y estimando un beneficio industrial del 6%. Si los ingresos de explotación calculados eran insuficientes para que la prestación del servicio resulte rentable, se han determinado las COSP para cada concesión.

Está condicionada a que el concesionario cumpla las obligaciones contractuales relativas a los servicios previstos en el Pliego y en el Proyecto de Explotación. Las COSP se determinan de forma mensual para cada concesión. Para ello, el operador debe justificar ante la Administración el volumen de kilómetros realizados.

De las 127 concesiones, 123 reciben compensaciones por COSP. Las 4 concesiones que son rentables por sí mismas son:

<b>XG623</b>	Lugo - Ourense - Vigo, con anexos
<b>XG802</b>	Lugo - Santiago de Compostela, con anexos
<b>XG817</b>	Eje Atlántico y conexiones con Lugo, Lalín y Fisterra, con anexos
<b>XG843</b>	A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos

**ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024, LA ADMINISTRACIÓN ABONÓ MÁS DE 58,2 M€ EN COMPENSACIONES POR COSP**

### 6.1.2. Pago por reserva de plaza de escolares

La compensación por personas usuarias con derecho a reserva de plaza (CURP) tiene por objeto remunerar por cada reserva de plaza que realiza la Administración en servicios integrados o compartidos a favor de escolares con derecho a transporte escolar gratuito.

La cuantía mensual de la CURP se determina en base a tres datos: la tarifa aplicada por escolar, las reservas de plaza vigentes en cada conexión y el número de escolares transportados de forma efectiva según los datos remitidos por los concesionarios.

Las reservas de plaza que realice la Administración equivalen al 60% de la compensación. El 40% restante se abona como una prima de calidad del servicio por cada escolar que haga uso efectivo de su plaza, entendiéndose este hecho como una medida de fidelidad de la persona usuaria al servicio prestado por el adjudicatario.

En total, 120 de las 127 concesiones reciben compensaciones por CURP. Las otras 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 JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024, LA ADMINISTRACIÓN ABONÓ MÁS DE 16,7 M€ EN COMPENSACIONES POR CURP**

**Para hacer frente a las Obligaciones de Servicio Público y Compensaciones por Usuarios/as con derecho a Reserva de Plaza, la Xunta de Galicia destina en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma más de 74,9 millones de euros anuales.**

### 6.1.3. Compensación tarifaria por ATM

Esta compensación, prestada por la Xunta de Galicia y los ayuntamientos de las cinco ATM, tiene como objetivo retribuir los importantes descuentos aplicados en las tarifas a las personas que viajan en las ATM como medida de fomento del transporte público en las aglomeraciones metropolitanas.

Este proyecto ha permitido establecer importantes bonificaciones tarifarias a las personas usuarias, anticipando en sus respectivos ámbitos territoriales el establecimiento de un sistema tarifario integrado, en el que participan tanto los transportes interurbanos como los urbanos de las ciudades que así lo acordaron (A Coruña, Lugo y Santiago de Compostela) e, incluso, servicios de transporte marítimo, en la ría de Vigo, o ferroviario, en el área de Ferrol. Además, a través del sistema tarifario del transporte metropolitano se incorporó en Galicia un primer sistema de tarifas zonales.

Por tales motivos, las compensaciones por ATM están directamente vinculadas al volumen de personas que utilizan los servicios de transporte ofertados y al nivel de descuento que resulta de aplicación en cada caso, atendiendo al sistema tarifario zonal, basado en los saltos definidos en cada una de las zonas de transporte. La Administración autonómica aporta el 80% del coste y el restante 20% es financiado por los respectivos ayuntamientos.

**ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024, LA ADMINISTRACIÓN ABONÓ MÁS DE 7,4 M€ EN COMPENSACIONES POR ATM.**

*La tabla con datos de compensaciones, desagregadas por mes y ATM, se pueden consultar en el apartado 6.1.3 de la memoria anual.*



#### **6.1.4. Bonificación por el uso de la TMGXN**

Esta compensación tiene por objeto bonificar la gratuidad de los viajes pagados con la TMGXN, a través del reembolso de la totalidad del coste del billete. Es una ayuda social que reciben las personas usuarias menores de 21 años titulares de la TMGXN.

**ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024, LA ADMINISTRACIÓN ABONÓ MÁS DE 5,7 M€ EN COMPENSACIONES POR USO DE LA TMGXN, BONIFICANDO MÁS DE 6,7 MILLONES DE VIAJES.**

*La tabla con datos de las compensaciones por TMGXN, nuevas altas y viajes, desglosadas por mes, se pueden consultar en el apartado 6.1.4 de la memoria anual.*

### 6.1.5. Bonificación por el uso de la TMG+65

Esta compensación tiene por objeto bonificar directamente a las personas usuarias mayores de 65 años los viajes realizados, en aplicación de la tarifa gratuita +65, a la que sólo se puede acceder a través del pago con la TMG+65.

Se trata de una ayuda adicional de carácter social por la cual, empleando la TMG, las personas usuarias mayores de 65 años que viajen en servicios de transporte interurbano gozan de 60 viajes mensuales gratuitos, cuyo importe les reintegra la Xunta de Galicia directamente en la misma tarjeta TMG+65 con la que viajasen con una **periodicidad quincenal**.

**ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024, LA ADMINISTRACIÓN ABONÓ MÁS DE 1,1 M€ EN COMPENSACIONES POR USO DE LA TMG+65, BONIFICANDO MÁS DE 1,56 MILLONES DE VIAJES.**

Esta tarifa entró en vigor el **1 de enero de 2024**. Uno de los objetivos principales del PTPG es una mejora de las condiciones económicas en las que viaja la ciudadanía, haciendo el transporte público más atractivo y accesible para todos los gallegos y gallegas.

*La tabla con datos de las compensaciones por TMG+65, nuevas altas y viajes, desglosadas por mes, se pueden consultar en el apartado 6.1.5 de la memoria anual.*

## 6.2. Recaudación de los concesionarios

La Administración financia gran parte del PTPG a través de las compensaciones, pero no son menos importantes los ingresos que los concesionarios perciben directamente de las personas usuarias a través de dos partidas:

- **Recaudación por viajes:** Son los ingresos por la venta de billetes pagados en efectivo o con TMG. Entre el período de análisis de la memoria anual anterior, de julio de 2022 a junio de 2023 y el periodo de análisis actual, de julio de 2023 a junio de 2024, la recaudación por viajes creció en un 21,2%. Ello responde a la recuperación de la demanda tras el impacto de la pandemia.
- **Recaudación por comercialización de bonos:** Son los ingresos por la venta de los bonos previstos por el Proyecto de Explotación de cada concesión y los incluidos en la oferta comercial. La recaudación por venta de bonos del período de la actual memoria se reduce respecto del de la memoria anterior debido a la aplicación de descuentos del 50% sobre el coste de los bonos, con la entrada en vigor del Real Decreto-ley 11/2022 a partir de septiembre de 2022. Es importante indicar que los concesionarios siguen cobrando el importe íntegro de los bonos comercializados.



**ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024, LA RECAUDACIÓN POR LA VENTA DE BILLETES Y DE BONOS POR PARTE DE LOS CONCESIONARIOS SUPERÓ LOS 42,6 M DE €.**

*Los datos con la recaudación mensual de ambas partidas se presentan en el apartado 6.2 de la memoria anual.*

### 6.3. Canon de concesión

Existen determinadas concesiones que son rentables por sí mismas, es decir, que la recaudación obtenida por parte de las personas usuarias cubre los costes de la explotación. Por tanto, esas concesiones (XG623, XG802, XG817 y XG843) no reciben compensaciones por COSP.

Además de cubrir costes, en algunas de ellas la recaudación percibida permite tener beneficios, dando lugar a la obligación por parte del concesionario del pago del canon de concesión a la Administración. En esta situación se encuentran **tres de los 127 contratos** de concesión.

Son las siguientes:

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

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

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

Por tanto, la Xunta de Galicia recibe por parte de los concesionarios una cantidad de unos 489.000 euros al año en concepto de canon de concesión, que equivale apenas a un 0,7% de la inversión que realiza la Administración en la financiación del sistema.

**POR ESTE CONCEPTO, LA ADMINISTRACIÓN RECIBE DE LOS CONCESIONARIOS UNA CANTIDAD DE 489.000€ AL AÑO EN CONCEPTO DE CANON DE CONCESIÓN.**

### 6.4. Resumen de la financiación del sistema

La financiación del sistema de transporte público por carretera es posible gracias a las aportaciones por parte de las personas usuarias por cada viaje y, por otro lado, a través de las compensaciones de la Xunta de Galicia. El siguiente cuadro contempla las cantidades indicadas en este capítulo:

FINANCIACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA	IMPORTE TOTAL PERIODO JULIO 2023 A JUNIO 2024	IMPORTE TOTAL PERIODO JULIO 2022 A JUNIO 2023
Compensaciones por obligación de servicio (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 €
Compensación tarifaria por ATM	7.448.910,69 €	6.183.421,48 €
Bonificación por uso de la TMGXN	5.738.175,14 €	4.795.182,44 €
Bonificación por uso de la TMG+65	1.106.332,12 €	-
Recaudación por viajes y comercialización de bonos	42.622.400,67 €	35.190.407,14 €
<b>Total periodo</b>	<b>131.835.603,58 €</b>	<b>109.510.973,17 €</b>
<b>% Variación</b>		<b>20,39%</b>

Cabe destacar el importante incremento del **20,39 % del coste global del sistema** con respecto al período analizado en la memoria anual del PTPG del año anterior, así como de cada una de las partidas destinadas a la financiación.

Se debe destacar que, de los cerca de 5,7 millones de euros de compensación tarifaria por ATM, los ayuntamientos pertenecientes a las cinco ATM de Galicia aportan una parte.

Son especialmente relevantes las variaciones en las partidas relacionadas con el uso del transporte público. En este sentido, el aumento de la compensación tarifaria por ATM, con un crecimiento superior al 20%, resulta muy indicativo.

También es significativo el crecimiento en la recaudación por viajes y venta de bonos, **del 21%**, que reflejan la progresiva recuperación de la demanda de transporte público durante este período.

Además de las compensaciones de las ATM, los ayuntamientos participaron en la financiación del sistema a través de convenios con la Xunta de Galicia y de los Servicios de Interés Municipal (SIMU), cuyos sobre costes en las concesiones del PTPG son **financiados al 100% por las propias entidades locales**. De forma concreta, durante el período de análisis, se activó el SIMU de Nigrán, que se suma a los que ya se encontraban vigentes, de los ayuntamientos de Ames, Arteixo, Oleiros, Pontevedra, Culleredo, Cambre y Teo.

*Las ayudas extraordinarias por parte de la Administración a los concesionarios se tienen en cuenta de forma particular en el apartado 8 de la memoria. Al no formar parte de la financiación regular del sistema, no se incorporan en este apartado.*



## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 6

- La financiación del transporte público necesita aportaciones de la Administración para compensar el déficit generado por la prestación de algunos servicios.
- Durante el período de la memoria, la Xunta de Galicia aportó más de 89 M€ por medio de distintos tipos de compensaciones y bonificaciones para asegurar los servicios y beneficios del PTPG.
- Los usuarios aportaron más de 42,6 M€ directamente a través de billetes y bonos.
- Tres concesiones rentables abonan sobre 489.000 € al año por canon de concesión.

7

**CALIDAD DEL  
SISTEMA**







---

La existencia de un elevado número de contratos de concesión de transporte interurbano, que prestan diferentes concesionarios, requiere un intensivo trabajo de seguimiento y control de calidad del sistema.

La Dirección General de Movilidad realizó, entre el 22 de abril y el 12 de junio de 2024, la **cuarta campaña de trabajos de campo** dirigida a la verificación de la prestación de los servicios y a la evaluación de la calidad del transporte en todo el territorio de Galicia y para todos los servicios interurbanos.

## 7.1. Descripción y objetivos de los trabajos de campo

Los trabajos de campo fueron estructurados en **cuatro líneas de investigación**:

	<b>Encuesta de calidad del servicio</b>	13.200 encuestas	Presenciales. A bordo y en punto de parada	Satisfacción con el servicio. Perfil de uso y caracterización de personas usuarias
	<b>Verificaciones del servicio. Cliente misterioso</b>	1.793 observaciones	Presenciales. A bordo y en punto de parada	Cumplimiento de la oferta y calidad percibida.
	<b>Encuestas de calidad escuelas</b>	258 Encuestas	Online	Calidad de los servicios integrados
	<b>Encuestas a personas NO usuarias</b>	406 Encuestas	Telefónicas	Grado de conocimiento del sistema, percepción y motivos de no uso.

Las fichas técnicas de cada línea de investigación pueden consultar en las secciones correspondientes del apartado 7.1 de la memoria anual.

### 7.1.1. Encuestas de calidad

Se han realizado **13.200 encuestas válidas** de forma presencial en las paradas y a bordo de los autobuses no compartidos para obtener una valoración subjetiva sobre 15 aspectos que caracterizan el servicio, recogiendo la puntuación otorgada a cada aspecto y su importancia en la prestación del servicio.

Se recogen la satisfacción de las personas usuarias, a través del Índice de Satisfacción del Cliente (ISC), sus necesidades y expectativas. Así, permiten analizar las variables y ayudan a la definición de medidas de mejora de la calidad del servicio y de las expectativas de uso.

### 7.1.2. Cliente misterioso

Son observaciones realizadas de forma anónima por personal formado a bordo de los autobuses y en las paradas haciéndose pasar por una persona usuaria general. Persiguen verificar el cumplimiento de los estándares de calidad y aportar una valoración técnica de determinados aspectos funcionales de los servicios prestados que ayuda en la toma de decisiones.

Se obtuvieron **1.793 observaciones válidas** realizadas in situ en servicios generales y compartidos, asegurándose de esta manera el cumplimiento de la oferta.

### 7.1.3. Encuestas a centros escolares

Se realizaron encuestas autoadministradas a las personas responsables de los centros escolares para conocer su valoración sobre determinados aspectos de los servicios compartidos e identificar cuestiones que deban ser objeto de mejora.

El tipo de encuestas, online y autoadministradas, favorece el grado de participación y proporcionan una información de calidad, al incorporar instrucciones precisas para cumplimentar los datos. Además, era indispensable una metodología que evitase interferir en la prestación de los servicios.

Se obtuvieron **258 encuestas válidas** de los 459 centros con transporte compartido en Galicia.

### 7.1.4. Encuestas a personas no usuarias

La investigación tiene como objetivo conocer las razones por las que las personas no usuarias no usan o no contemplan el uso del transporte público y poder incidir en esa decisión.

Para ello se realizó una encuesta para conocer el perfil de las personas no usuarias y poder determinar acciones que motiven la elección del autobús como modo de transporte.

Dado lo específico del objeto del estudio a realizar, conocer los motivos de no uso del transporte público en Galicia, la encuesta telefónica se consideró la opción más adecuada.

Se obtuvieron **406 encuestas telefónicas válidas**.



## 7.2. Resultados de los trabajos de campo

### 7.2.1. Encuestas de calidad

Se determinó un **Índice de Satisfacción del Cliente (ISC) global de 7,63**, lo que en transporte público supone una valoración alta. Además, los usuarios/as recomendarían el servicio con una **probabilidad media del 77,4%**, resultado similar al de la campaña de campo llevada a cabo el año pasado.

- Los resultados de la campaña de campo muestran que los aspectos mejor valorados son **la duración del viaje, la puntualidad, el trato de la persona conductora y el precio del viaje** que, a su vez, es el criterio al que los usuarios/as otorgan mayor importancia junto a la ubicación de las paradas. Con respecto al precio del viaje, las estrategias en política tarifaria pueden favorecer el uso de transporte público tras la evolución al alza del coste de otros medios de transporte alternativos
- Para **el 61,9% de las personas usuarias el autobús es su medio de transporte principal**, mientras el otro 38,1% dispone, además, de otras alternativas para sus desplazamientos, como puede ser el coche o a moto.
- En general, se puede considerar el uso de las tarjetas TMG o TMGXN, **un medio de pago con buena aceptación entre las personas usuarias, con valoraciones positivas en el 98% de los casos** en los que se utiliza.
- El **75,5% de las personas usuarias encuestadas declaran estar satisfechas** en mayor o menor medida con la evolución a formato digital de la información.
- Gracias a las bonificaciones y a los descuentos que suponen el uso de la **TMG y de la TMGXN**, el pago en efectivo decreció con respecto al año

pasado, siendo utilizado en el 20,4% de los viajes por las personas encuestadas. El 70,4 % de los viajes son pagados con tarjeta TMG o TMGXN, 0,4 puntos por encima de la campaña anterior.

El uso de la tarjeta tiene una mayor penetración según la franja de edad de las personas usuarias, siendo utilizada en mayor medida por los usuarios/as menores de 21 años. Por el contrario, entre los usuarios/as mayores de 65 años se ha experimentado un decrecimiento del uso de 0,2 puntos de este medio de pago con respecto al año pasado. **Se puso en marcha la tasa TMG+65 para incentivar el uso de este medio de pago en las personas mayores.**

### 7.2.2. Cliente misterioso

Se determinó un **cumplimiento total del servicio del 83,5% para el global de la red**, que puede considerarse positivo en materia de calidad.

- Las **verificaciones del servicio** realizadas reflejan como puntos fuertes del transporte público de Galicia el **sistema de convalidación del billete, la buena conducción, el confort y limpieza del vehículo, el aspecto exterior del mismo y el buen aspecto y atención del personal conductor**. Todos estos aspectos muestran el afán en prestar un servicio atractivo y confortable para toda la población, haciendo que las personas usuarias consideren el autobús como opción a la hora de planificar un viaje.
- En comparación con la campaña del año pasado, aspectos relacionados **con la puntualidad, conducción y la seguridad del viajero son los que registran una mejora mayor**. El resto de aspectos conservan valores similares, con ligeros aumentos o descensos en los

niveles de satisfacción. No obstante, **deberán mejorarse las paradas**, ya que su puntuación sufrió un descenso notable respecto del año pasado.

- Los puntos de parada son elementos fundamentales de la red de transporte y deben cumplir su función. En base a los valores obtenidos para los atributos observados, **la valoración promedio del estado de las paradas se sitúa en un 59,9%, existiendo margen de mejora de la red**. Esta valoración positiva es inferior a la del año 2023, 64,7%.
- La Administración está definiendo acciones para la mejora de cuestiones relativas a la puntualidad, el estado de las paradas y la disponibilidad de la información, entre las que destaca la optimización del **Sistema de Ayuda a la Explotación**, con lo que se ofrecerá una información completa y en tiempo real a las personas usuarias, a la vez que facilitará un seguimiento detallado del cumplimiento de horarios. Se observa que Pontevedra es la provincia con mayor grado de cumplimiento con un 85,7% (2,2 puntos sobre la media gallega) siendo A Coruña la de menor valoración con un 81,2% (2,3 puntos por debajo de la media autonómica).

### 7.2.3. Encuestas a centros escolares

El servicio de transporte escolar compartido tiene una buena valoración por parte de los centros, con un número bajo de incidencias.

- Los datos muestran que el servicio de transporte integrado tiene **una valoración aceptable** por parte de los centros educativos, siendo los factores clave el **tipo de conducción, la limpieza de los vehículos y el trato del personal adscrito**, destacando por encima de todos **la atención del personal acompañante**.
- La satisfacción en la prestación de los servicios integrados podría potenciarse

con actuaciones en la puntualidad de los servicios, la funcionalidad del sistema de reserva de plazas y la capacidad de los vehículos, resumiéndose en la mejora de rutas con duraciones muy altas o que tienen horarios justos para la entrada o salida de los centros, así como **el proceso de alta de nuevas paradas**, que estiman más lento que en el pasado.

- El **sistema de gestión de plaza** ha recibido una valoración positiva en el 48,4% de los casos. Dicho sistema se encuentra en proceso de mejora con un proceso de integración de la plataforma Transporte Escolar en OTRANS. Los centros escolares que valoran de forma satisfactoria el sistema tecnológico de reservas de plaza afirman que es un mecanismo sencillo, cómodo e intuitivo.
- El transporte compartido ofrece un servicio de calidad. Destaca **el alto porcentaje de uso de los usuarios/as escolares que cuentan con reserva de plaza**, llegando casi al 100%.

### 7.2.4. Encuestas a personas no usuarias

La ausencia de transporte público, razones de comodidad y la baja frecuencia constituyen las razones principales de las personas encuestadas para no utilizar el transporte público, en favor del vehículo particular.

Las principales actuaciones propuestas por los entrevistados se alinean con las principales razones del no uso, especialmente el establecimiento de servicio de transporte público donde no lo hay, comodidad o la mejora de frecuencias y los horarios.

El **precio del título del transporte** en ningún caso parece ser un elemento disuasorio para las personas no usuarias, destacando las actuaciones puestas en marcha por la Xunta de Galicia para bonificar las tarifas. Este aspecto recibe buena puntuación por parte de los usuarios/as.

*Los gráficos con los resultados de las encuestas y observaciones están en las correspondientes secciones de los apartados 7.2 de la memoria anual completa.*

## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 7

- La Dirección General de Movilidad llevó a cabo la cuarta campaña de trabajos de campo para medir la calidad del transporte interurbano en toda Galicia.
- Se realizaron casi 15.000 valoraciones entre encuestas y observaciones de tipo cliente misterioso, para analizar tanto la percepción de calidad como el cumplimiento de objetivos del servicio.
- Las personas usuarias valoraron el transporte público no compartido con una puntuación global de 7,63, otorgando las mejores notas a la duración del viaje, la puntualidad, el trato de la persona conductora y el precio del viaje.
- Las verificaciones detectaron un cumplimiento global del 83,5% en servicios generales y compartidos.
- Los centros escolares valoran positivamente el servicio de transporte integrado o compartido, siendo los factores clave el tipo de conducción, la limpieza de los vehículos y el trato del personal adscrito, destacando por encima de todos la atención del personal acompañante.
- Las personas no usuarias declaran motivos de comodidad y la baja frecuencia, junto con la ausencia de transporte público como justificación para su descarte como elemento de transporte. El precio del título del transporte en ningún caso parece ser un elemento disuasorio para las personas no usuarias.

# 8

## IMPACTO DE SITUACIONES SOBREVENIDAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO



---

Desde el inicio del año 2022, se produjo un incremento en el precio del gasóleo y otros costes económicos de las concesiones, lo que ha repercutido notablemente en los ingresos y en los gastos de los concesionarios.

El elevado coste del combustible, principalmente el gasóleo, representa **alrededor del 15% de los gastos en contratos de concesión**. La Dirección General de Movilidad ha implementado compensaciones para abordar el déficit en los servicios de transporte público por carretera. La Xunta de Galicia también ha tomado medidas para mitigar el encarecimiento de otros elementos en la estructura de costes del transporte público.

## 8.1. Impacto en los costes del transporte derivados de la subida de precios

A partir del primer trimestre de 2022, la economía y la sociedad experimentaron una situación excepcional debido al aumento de precios de los combustibles y la energía, vinculado al conflicto bélico en Ucrania. En el sector del transporte, donde una parte significativa de los gastos está representada por los combustibles, el precio establecido en los proyectos de explotación en España cubre apenas el 65% del gasto real de los concesionarios en Galicia. En respuesta a esta situación, la Xunta de Galicia compensó a los concesionarios durante 2022, 2023 y 2024 para cubrir el déficit en la prestación de servicios de transporte público por carretera.

### 8.1.1. Evolución del precio del gasóleo

El conflicto desencadenado por la invasión de Ucrania por parte de Rusia generó incertidumbre en la economía, afectando a las cadenas de fabricación y distribución. A raíz del conflicto, el precio del gasóleo en el surtidor, con impuestos incluidos, aumentó un 46% desde enero de 2022, alcanzando los 2,051 €/litro en junio de 2022.

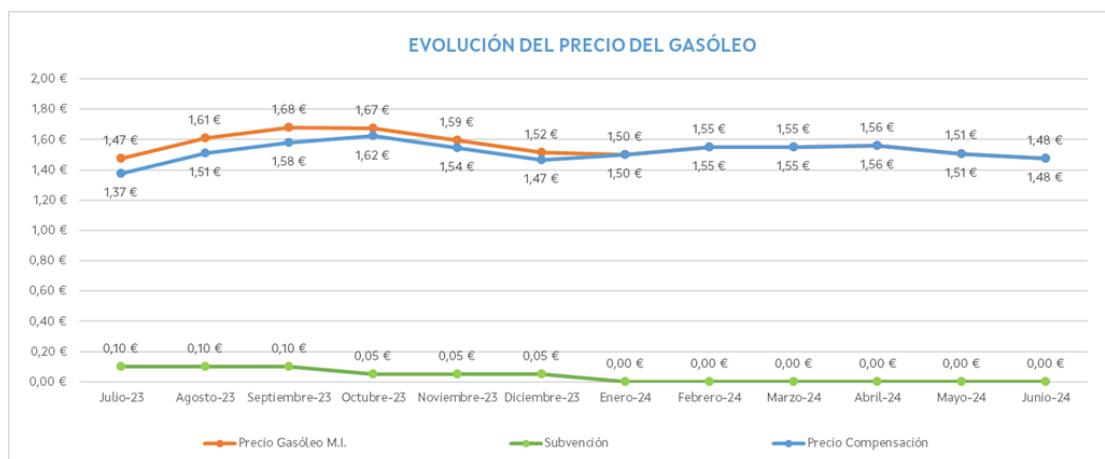
En la anterior memoria, el precio del gasóleo disminuyó un 27%, situándose en 1,441 €/litro, aunque se mantiene por encima de los niveles iniciales de 2022.

Posteriormente, en el período de esta memoria de julio de 2023 a junio 2024, la

Además, en relación con el aumento de los gastos atribuibles al alza en los costes de los combustibles, el Real Decreto-ley 11/2022 estableció una previsión para otorgar ayuda directa a Comunidades Autónomas que ofrecieran servicios de transporte colectivo, comprometiéndose a reducir los precios de los abonos y títulos multiviaje. La Xunta de Galicia se adhirió a este sistema de ayudas, vigente hasta el 30 de junio de 2025, abordando no sólo el aspecto del combustible, sino también otros elementos relacionados con los servicios de transporte colectivo afectados por la misma causa.

variación del precio del gasóleo fue prácticamente nula (0,1%), aunque experimentó un crecimiento hasta septiembre de 2023, seguido de un período de descenso, alcanzando un valor de 1,476 €/litro en junio de 2024, si bien aún se mantiene ligeramente por encima de los niveles registrados a comienzos del año 2022.

Esta situación afecta especialmente al transporte público por carretera, donde **el gasóleo constituye cerca del 15% de los gastos totales de producción, gastos generales y financiación** para los concesionarios del sector.



La gráfica muestra el impacto de la subvención estatal en el precio de referencia mensual del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, quedando el precio de referencia a compensar minorado en dicha subvención.

Entre los meses de julio y septiembre de 2023, el importe ascendió a 0,10 € en el litro

### 8.1.2. Medidas económicas

#### 8.1.2.1. Ayudas económicas a los concesionarios – Orden del 31 de marzo de 2022

A lo largo del período de la memoria, la Xunta de Galicia tomó medidas para paliar el impacto económico derivado del notable aumento en los precios de los carburantes, compensando a los concesionarios que prestan servicios de transporte público por carretera.

**La Xunta de Galicia aprobó en el mes de marzo de 2022 y febrero de 2023 una línea de ayudas dotada con 3,6 millones de euros cada una, para paliar el impacto de la subida de los carburantes en el transporte de viajeros/as.**

Ante estos desafíos, la Consellería de Infraestructuras y Movilidad aprobó la Orden de 31 de marzo de 2022 para compensar a las empresas concesionarias de transporte público por carretera por la situación excepcional. Esta medida, vigente hasta febrero de 2023, buscó mitigar el impacto del aumento del precio del diésel y garantizar la calidad del servicio.

#### 8.1.2.2. Descuentos en las tarifas de los usuarios – Orden 30 de agosto de 2022

El 30 de agosto de 2022 se aprobó una Orden que regula una reducción adicional y temporal en las tarifas bonificadas del transporte público interurbano, como respuesta al Real Decreto-ley 11/2022, que estableció una ayuda directa a las

de gasóleo, reduciéndose a 0,05 € en los meses restantes del año 2023 y finalizando en diciembre del mismo año.

En la gráfica anterior, se aprecia que el precio de compensación iguala al de referencia del informe mensual del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico al finalizar la subvención citada anteriormente.

En febrero de 2023, la Xunta de Galicia promulgó una nueva orden de ayudas para el período entre diciembre de 2022 y noviembre de 2023, destinando un presupuesto de 3,6 millones de euros.

Estas compensaciones mensuales se calculan considerando el precio medio del gasóleo y la incidencia en el coste por kilómetro recorrido, teniendo en cuenta la estructura de costes y la oferta de kilómetros en el proceso de licitación de cada concesionario. **Se trata de compensaciones que se liquidan con carácter mensual.**

**A través de estas ayudas, la Xunta de Galicia inyectó más de 3,2 millones de euros de liquidez a las empresas concesionarias hasta junio de 2024 con el objetivo de aliviar el déficit generado por el incremento del precio del combustible. Durante el período de la memoria, aportó más de un millón de euros.**

comunidades autónomas con la que se redujeron de forma temporal y adicional un 30% los abonos de transporte de septiembre a diciembre de 2022. Este descuento, aplicable a las tarjetas monedero TMG y TMGXN, se extendió a otros medios de

transporte de competencia de la comunidad autónoma, incluyendo servicios marítimos y ferroviarios, para mantener la coherencia en el sistema de transporte.

En resumen, la orden establece una reducción adicional y temporal de las tarifas bonificadas en el transporte público interurbano de Galicia del 50% sobre el precio y aplicándolo a varios modos de transporte, todo ello con el fin de facilitar la movilidad y abordar la subida de precios.

**ESTAS BONIFICACIONES ACTIVAS IMPULSARON EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN TODA GALICIA, LO QUE RESULTÓ EN UN AUMENTO DEL 10,6% EN EL NÚMERO DE USUARIOS GENERALES ENTRE JULIO DE 2023 Y JUNIO DE 2024 RESPECTO DEL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR.**

Debido al impacto positivo que esta medida tuvo en la movilidad, y en consonancia con lo provisto en el Real Decreto ley 20/2022, de 27 de diciembre, la Xunta de Galicia la ha ido prorrogando **hasta el 30 de junio 2025.**

De los 34,8 millones de euros que invirtió la Xunta de Galicia, 31,8 millones se destinaron a los descuentos por el uso de las tarjetas TMG y TMGXN y 3,1 millones se invirtieron en la reducción de los bonos mensuales de autobús. Las compensaciones a los concesionarios por la aplicación del descuento adicional del 50% se realizaron quincenalmente durante este período, anticipando los importes correspondientes a la comunidad autónoma como las cantidades comprometidas por el Estado.

El conjunto de las ventajas tarifarias a las que los usuarios acceden empleando las Tarjetas de Movilidad de Galicia, especialmente desde la aplicación de la bonificación temporal y adicional del 50%, impulsaron el pago con estos dispositivos en el autobús hasta el 57% del total de los viajes, frente al 55% que suponía el pago con tarjeta en agosto de 2022.

**LA APLICACIÓN DE LAS BONIFICACIONES ACTIVAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA SUPUSO UNA INVERSIÓN PÚBLICA QUE SUPERÓ LOS 34,8 MILLONES DE EUROS PARA EL PERÍODO.**



### 8.1.2.3. Ayudas económicas a los concesionarios – Orden del 23 de junio de 2023

Tal y como se apuntó en apartados anteriores, el conflicto entre Rusia y Ucrania repercutió en un encarecimiento de los precios de la energía. La invasión tuvo como principal consecuencia directa un aumento en el precio del gasóleo de cerca de un 50% de 2021 a 2022. Aunque este importe se redujo posteriormente, el ligero descenso no mitigó los impactos negativos que la guerra causó en el sistema de transporte público.



Con todo, junto con la partida económica destinada a los carburantes, otros componentes vinculados a los servicios de transporte colectivo resultaron perjudicados por el mismo motivo. Fue el caso de los consumibles, como la urea, o los costes de adquisición de nuevo material móvil o costes financieros, entre otros.

De esta forma, la subida constante de precios afectó al conjunto de los servicios públicos de

transporte y aunque inicialmente la Xunta de Galicia impulsó una serie de ayudas dirigidas a afrontar el incremento excepcional del precio del gasóleo, no se contemplaron medidas análogas para atenuar el encarecimiento de otros componentes de la estructura de costes.

**A través de estas nuevas ayudas, la Xunta de Galicia inyectó casi 9,5 millones de euros de liquidez a las empresas concesionarias hasta junio de 2024 con el objetivo de aliviar el déficit generado por el incremento de otros costes asociados a los servicios de transporte colectivo. Durante el periodo de la memoria, aportó más de 5 millones de euros.**

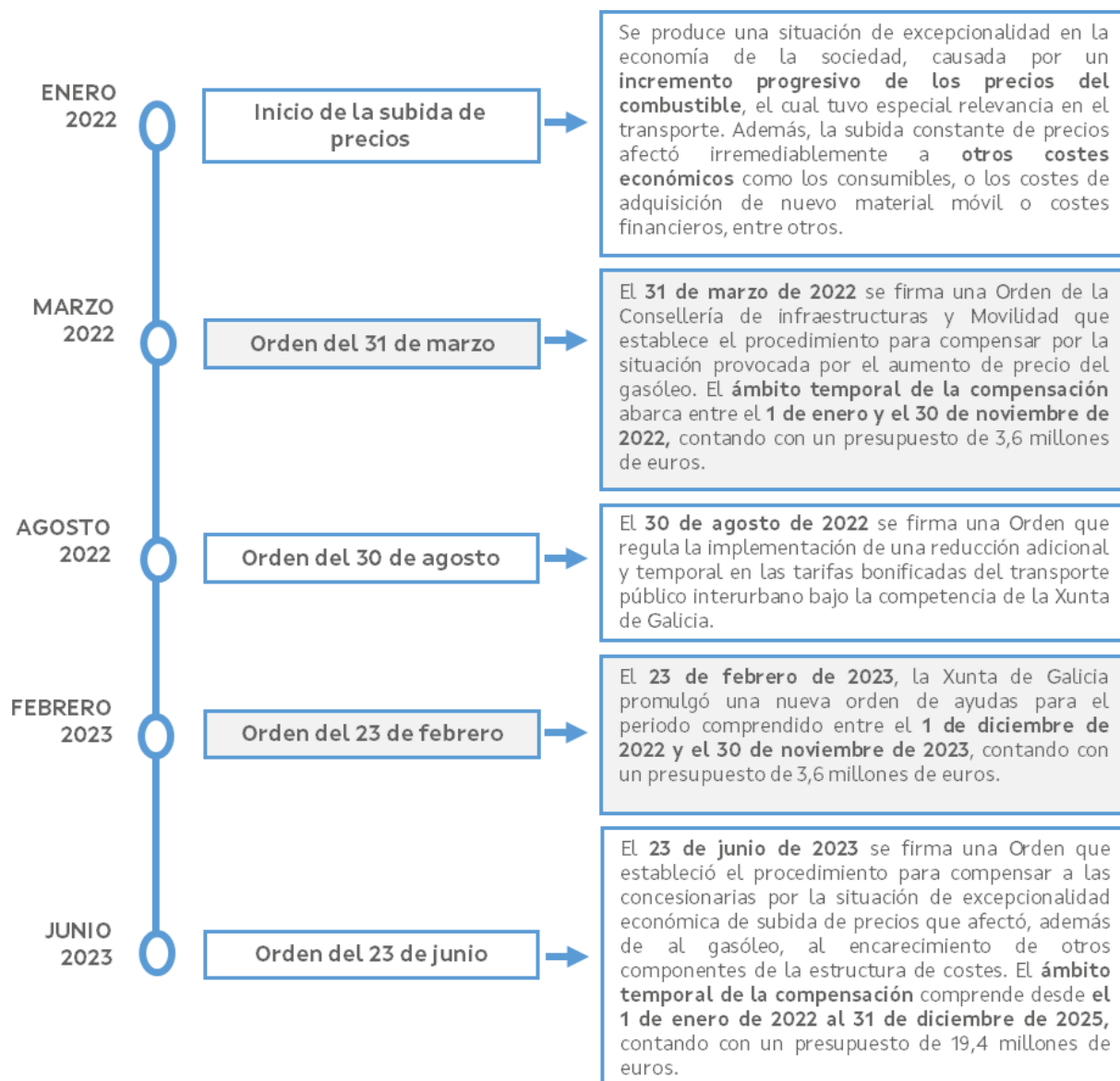
La crisis económica redujo la capacidad de los operadores para afrontar dificultades sin afectar al servicio público de transporte. Esto llevó a la intervención de la Administración, ya que la movilidad y el acceso a actividades básicas se vieron comprometidos por diversos factores, como el aumento de costes y las pérdidas acumuladas en los primeros años de los contratos.

**La Orden de la Consellería de Infraestructuras y Movilidad del 23 de junio de 2023 extendió la vigencia de las bonificaciones del gasóleo hasta el 30 de noviembre de 2024, además de contemplar otras compensaciones para otros componentes de la estructura de costes.**

La Orden del 23 de junio de 2023 estableció el procedimiento para compensar a las concesionarias de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera de competencia autonómica por la situación de excepcionalidad económica en el

ejercicio. Con todo, considerando la evolución y la tendencia del índice del precio del gasóleo, se limitó el importe anual máximo que se destina a la correspondiente compensación.

A continuación, se muestran los principales hitos relacionados con las ayudas prestadas a los concesionarios por parte de la Xunta ante las situaciones de excepcionalidad comentadas anteriormente.



## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 8

- A partir del primer trimestre de 2022 se produjo una nueva situación de excepcionalidad provocada por un progresivo incremento de los precios de los combustibles en el contexto del conflicto bélico en Ucrania. Este incremento de precios afectó irremediabilmente a otros costes asociados a la prestación de los servicios. En respuesta a esta situación, la Xunta de Galicia compensó a las empresas concesionarias durante 2022, 2023 y 2024 para cubrir el déficit en la prestación de servicios de transporte público por carretera.
- La Xunta de Galicia aprobó sendas líneas de ayudas dotadas con un presupuesto de 3,6 M€ cada una para paliar el impacto de la subida del precio del carburante en el transporte de viajeros en marzo de 2022 y febrero de 2023.
- Por otro lado, la Consellería de Infraestructuras y Movilidad aprobó en el mes de agosto de 2022 una Orden que estableció una reducción del 50% en el precio de los bonos mensuales y títulos multiviaje con la intención de impulsar el uso del transporte público en toda Galicia, lo que supuso una inversión pública que superó los 34,8 M€ para el período de la memoria. Estas bonificaciones activas impulsaron el uso del transporte público en toda Galicia, lo que resultó en un aumento del 10,6% en el número de usuarios generales entre julio de 2023 y junio de 2024 en comparación con el mismo periodo del año anterior.
- Esta línea de ayudas se ha visto reforzada con otras aprobadas en junio de este mismo año, dotadas con un presupuesto de casi 9,5 millones de euros de liquidez a las empresas concesionarias hasta junio de 2024 con el objetivo de aliviar el déficit generado por el incremento de otros costes asociados a los servicios de transporte colectivo.

# 9

## INDICADORES DE LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

---

Este ANEXO recoge una relación de indicadores de oferta, demanda, características económicas y sociales que representan al sistema de transporte público de Galicia.

# 1. INDICADORES DE OFERTA

## DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 <sup>1</sup>
<b>LÍNEAS</b>										
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
<b>PARADAS</b>										
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	5.315	5.376	6.005	16.478	24.512	27.346	28.392	28.695
<b>SERVICIOS</b>										
Servicios 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
Servicios Integrados anuales	[ud.]	0	223.264	239.692	249.282	801.148	887.889	880.833	867.658	864.243
Servicios a demanda anuales	[ud.]	0	274.054	278.239	288.088	704.957	876.995	908.767	925.927	924.112
<b>VEHÍCULOS KILOMETRO SERVICIO</b>										
Vehículos Kilómetro servicio totales anuales	[km]	37.513.060	41.136.588	43.017.041	45.167.895	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 <sup>1</sup>
<b>INDICADORES DE COBERTURA TERRITORIAL MEDIA DE LA OFERTA DE SERVICIOS</b>										
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
<b>INDICADORES DE OFERTA DE TRANSPORTE INTEGRADO SOBRE EL TOTAL</b>										
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 Integrados / Número total de servicios	[%]	0,0	16,2	17,2	17,1	33,8	37,9	37,5	36,9	36,6
<b>INDICADORES DE OFERTA DE TRANSPORTE A DEMANDA SOBRE EL TOTAL</b>										
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

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2024, no con 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 <sup>1</sup>
Número de personas usuarias totales	[ud.]	13.663.553	18.311.107	21.995.153	23.223.194	15.760.713	24.400.015	30.658.627	35.196.141	19.776.018
Número de personas usuarias en servicios 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 personas usuarias en servicios 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 <sup>1</sup>
<b>INDICADORES RELATIVOS A LA OCUPACIÓN MEDIA DEL SERVICIO</b>										
Número total de personas usuarias / Circulaciones totales anuales	[Personas usuarias / Servicio]	11	13	16	16	7	10	13	15	8 <sup>2)</sup>
<b>INDICADORES DE DEMANDA DE TRANSPORTE INTEGRADO</b>										
Número de personas usuarias en servicios Integrados / Número de personas usuarias totales	[%]	0,0	5,6	12,5	11,9	26,4	42,5	37,2	32,1	35,4
Número de personas usuarias generales en servicios Integrados / Número de personas usuarias en servicios Integrados	[%]	-	2,0	2,3	2,5	0,8	3,1	6,6	7,9	8,3
Número total de personas usuarias en servicios Integrados / Circulaciones anuales de transporte Integrado	[Personas usuarias / Servicio]	-	5	11	11	5	12	13	13	8 <sup>2)</sup>
<b>INDICADORES DE REDA DISPOSICIÓN DE LA PERSONA USUARIA MEDIA</b>										
Vehículos km totales anuales / Número total de personas usuarias	[km / Persona usuaria]	2,7	2,2	2,0	1,9	3,5	2,4	1,9	1,6	2,9 <sup>2)</sup>
<b>INDICADORES RELATIVOS AL TÍTULO DE TRANSPORTE EMPLEADO</b>										
Número de personas usuarias que pagan con tarjeta / Número total de personas usuarias generales	[%]	56,2	65,5	61,4	63,0	72,7	64,0	68,3	79,3	82,9 <sup>2)</sup>
Número de personas usuarias que pagan en efectivo / Número total de personas usuarias generales	[%]	43,8	34,5	38,6	37,0	27,3	36,0	31,7	20,7	17,1 <sup>2)</sup>

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2024, no con los datos anuales como ocurre en el resto de los años de análisis.

<sup>2</sup> Indicador calculado con datos de demanda del primer semestre de 2024 sobre la oferta anual a junio de 2024.

### 3. INDICADORES ECONÓMICOS

#### DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024 <sup>1</sup>
Ingresos totales	[€]	53.389.983	107.696.281	108.090.083	122.175.994	65.503.855
Aportación económica de las Administraciones (locales y autonómicas) (COSPE, CURP, bonificaciones por ATM, TXN, T+65 y otras ayudas extraordinarias)	[€]	50.354.613	85.581.407	77.652.840	82.932.587	44.093.296
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias (recaudación de billetes y venta 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 <sup>1</sup>
<b>INDICADORES DE LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL SISTEMA</b>						
Aportación de las Administraciones / Ingresos totales	[%]	94,3	79,5	71,8	67,9	66,8 <sup>b)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias / Ingresos totales	[%]	5,7	20,5	28,2	32,1	33,2 <sup>b)</sup>
<b>INDICADORES ECONÓMICOS POR PERSONA USUARIA</b>						
Ingresos totales / Personas usuarias totales	[€ / Persona usuaria]	3,39	4,41	3,53	3,47	3,26 <sup>b)</sup>
Aportaciones desde las Administraciones / Personas usuarias totales	[€ / Persona usuaria]	3,19	3,51	2,53	2,36	2,17 <sup>b)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias / Personas usuarias totales	[€ / Persona usuaria]	0,19	0,91	0,99	1,12	1,08 <sup>b)</sup>
<b>INDICADORES ECONÓMICOS POR KILOMETRO DE SERVICIO</b>						
Ingresos totales / Veh-Km de servicio totales anuales	[€ / km]	0,97	1,88	1,88	2,11	1,11 <sup>b)</sup>
Aportaciones desde las Administraciones / Veh-Km de servicio totales anuales	[€ / km]	0,92	1,49	1,35	1,43	0,74 <sup>b)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias / Veh-Km de servicio totales anuales	[€ / km]	0,06	0,39	0,53	0,68	0,37 <sup>b)</sup>

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

2 Indicador calculado con datos de demanda del primer semestre de 2024 sobre la oferta anual a junio de 2024.

## 4. INDICADORES SOCIALES

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024 <sup>1</sup>
<b>INDICADOR DE ACCESIBILIDAD</b>						
Número de vehículos accesibles / Número total de vehículos	[%]	40 <sup>3)</sup>	40 <sup>3)</sup>	44	49	49
<b>INDICADORES RELATIVOS A LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS USUARIAS</b>						
Número de solicitudes y sugerencias registradas / Número total de circulaciones anuales	[ud. / 10.000 servicios]	1,0	5,5	5,8	6,1	2,9 <sup>3)</sup>
Número de solicitudes y sugerencias registradas / Veh-Km de servicio totales anuales	[ud. / 100.000 km]	0,4	2,3	2,4	2,5	1,1 <sup>3)</sup>

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

2 Indicador calculado con datos de demanda del primer semestre de 2024 sobre la oferta anual a junio de 2024.

3 Corresponden con los datos de proyecto (PTPG).

## 5. INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2021	2022	2023	2024
<b>INDICADORES DE VALORACIÓN DEL SERVICIO</b>					
Índice de satisfacción	[ud.]	7,9 / 10	7,89 / 10	7,58 / 10	7,63 / 10
Satisfacción global	[ud.]	7,84 / 10	7,71 / 10	7,44 / 10	7,67 / 10
Probabilidad de recomendarlo	[ud.]	7,9 / 10	7,84 / 10	7,62 / 10	7,74 / 10
<b>INDICADORES DE VALORACIÓN DEL USO DE LA TMS / TXII / TMS H5</b>					
Bonificaciones	[ud.]	4,14 / 5	3,96 / 5	4,26 / 5	4,37 / 5
Fiabilidad/funcionamiento	[ud.]	4,15 / 5	4,03 / 5	4,25 / 5	4,33 / 5
Proceso de adquisición	[ud.]	4,17 / 5	4,1 / 5	4,29 / 5	4,37 / 5
Proceso de recarga	[ud.]	4,19 / 5	4,02 / 5	4,21 / 5	4,27 / 5

## 6. INDICADORES AMBIENTALES

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2024 <sup>1</sup>
INDICADORES DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS POR CATEGORÍA AMBIENTAL		
Número de vehículos CEM / Número total de vehículos	(%)	0,0%
Número de vehículos ECO / Número total de vehículos	(%)	7,6%
Número de vehículos C / Número total de vehículos	(%)	80,0%
Número de vehículos B / Número total de vehículos	(%)	12,4%
INDICADOR RELATIVO A LA CONTAMINACIÓN DEL PARQUE MÓVIL		
Índice de contaminación del parque móvil (ICP)	(ud.)	2,05 / 3

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2024.

