

# PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

MEMORIA ANUAL \ RESUMEN EJECUTIVO  
JULIO 2024 \ JUNIO 2025



**PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA**

MEMORIA ANUAL JULIO 2024 | JUNIO 2025

RESUMEN EJECUTIVO

# Índice

---

1. Un modelo de transporte sostenible, eficiente y adaptado a las necesidades actuales .....	6
<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.....	12
<b>1.5.</b> Actuaciones llevadas a cabo a lo largo del periodo julio 2024 a junio 2025 .....	13
2. La oferta de servicios .....	18
<b>2.1.</b> Antecedentes, transformación y evolución de la oferta de servicios: 2016 – 2025 .....	19
<b>2.2.</b> Oferta de servicios en el período de la memoria anual: julio de 2024 a junio de 2025 .....	21
3. La demanda de personas usuarias .....	28
<b>3.1.</b> Antecedentes y evolución de la demanda: 2016-2024 .....	29
<b>3.2.</b> Demanda de personas usuarias en el período de la memoria anual: julio 2024 a junio 2025 .....	30
<b>3.3.</b> Transporte bajo demanda .....	35
<b>3.4.</b> Demanda de personas usuarias por título de transporte.....	37
4. El actual sistema tarifario, más económico, uniforme y versátil .....	42
<b>4.1.</b> Antecedentes .....	43
<b>4.2.</b> Tarifas .....	44
<b>4.3.</b> Bonificaciones y ventajas de las actuales tarjetas de transporte .....	44
<b>4.4.</b> Tarifas sociales y ayudas .....	47
<b>4.5.</b> Emisión y distribución de los sistemas de pago .....	48
<b>4.6.</b> Actuaciones previstas con el Área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria .....	48

5. Relaciones con las personas usuarias. El servicio que atiende y responde a la ciudadanía .....	52
<b>5.1.</b> Información a la persona usuaria .....	53
<b>5.2.</b> Atención a las personas usuarias. La importancia de las solicitudes y su procesamiento .....	54
6. Financiación del sistema, la inversión a futuro .....	58
<b>6.1.</b> Gasto realizado por la Xunta de Galicia .....	59
<b>6.2.</b> Recaudación de los concesionarios .....	63
<b>6.3.</b> Canon de concesión .....	64
<b>6.4.</b> Resumen de financiación del sistema .....	64
7. Calidad del sistema .....	68
<b>7.1.</b> Descripción y objetivos de los trabajos de campo .....	69
<b>7.2.</b> Resultados de los trabajos de campo .....	71
8. Impacto de situaciones sobrevenidas en el transporte público .....	76
<b>8.1.</b> Impacto en los costes del transporte derivados de la subida de precios .....	77
Anexo I. Indicadores de la evolución del transporte público de Galicia .....	84

An aerial, high-angle photograph of a city street scene, overlaid with a semi-transparent blue filter. The image shows a multi-lane road with several cars in motion. On the right side of the road, there is a designated area for public transport, with the words "BUS TAXI" painted on the pavement. A large, modern building with a grid-like facade is visible in the upper right corner. The overall composition is clean and professional, suitable for a report or presentation on urban transportation.

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 2024 y junio de 2025 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 ha demostrado 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.

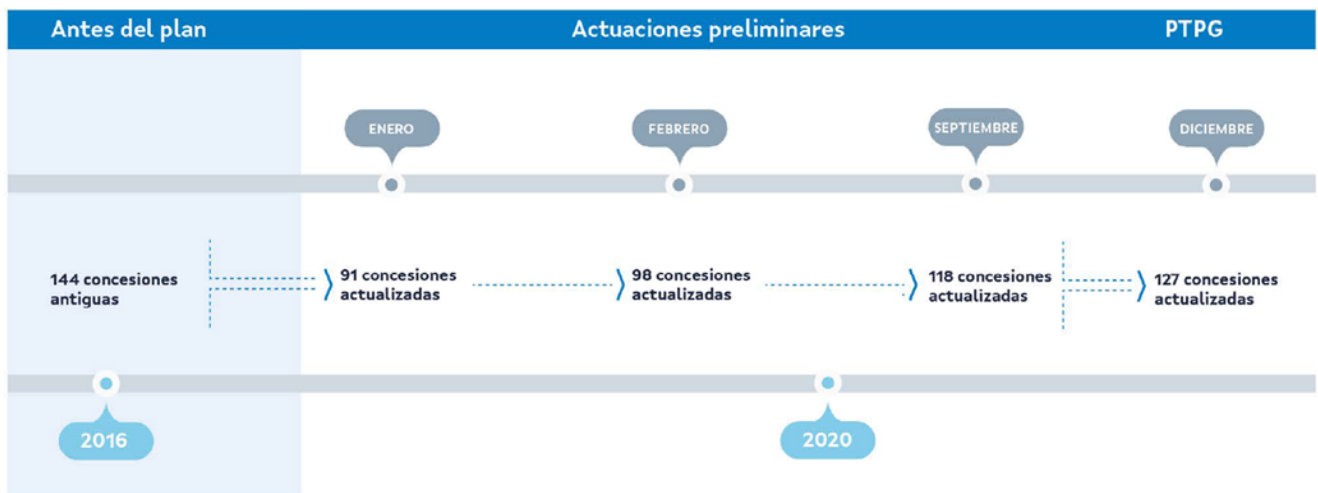
También se buscó una unificación de tarifas en toda la comunidad autónoma. Se llevó a cabo un proceso participativo en el que se consultó a los municipios beneficiados para diseñar un nuevo sistema de transporte adaptado a sus necesidades. Tras su aprobación en noviembre de 2018, el PTPG fue publicado 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, el 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 2025, había 2.276 líneas bajo demanda en funcionamiento en Galicia, que representaban el 62,9% de todas las líneas del sistema, con un total de 29.779 paradas bajo demanda en las que se prestaban 939.787 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 equipamiento de los vehículos. Desde que se completó la renovación, el 100% de los autobuses dedicados al transporte integrado está equipado con cinturones de seguridad.

### 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.

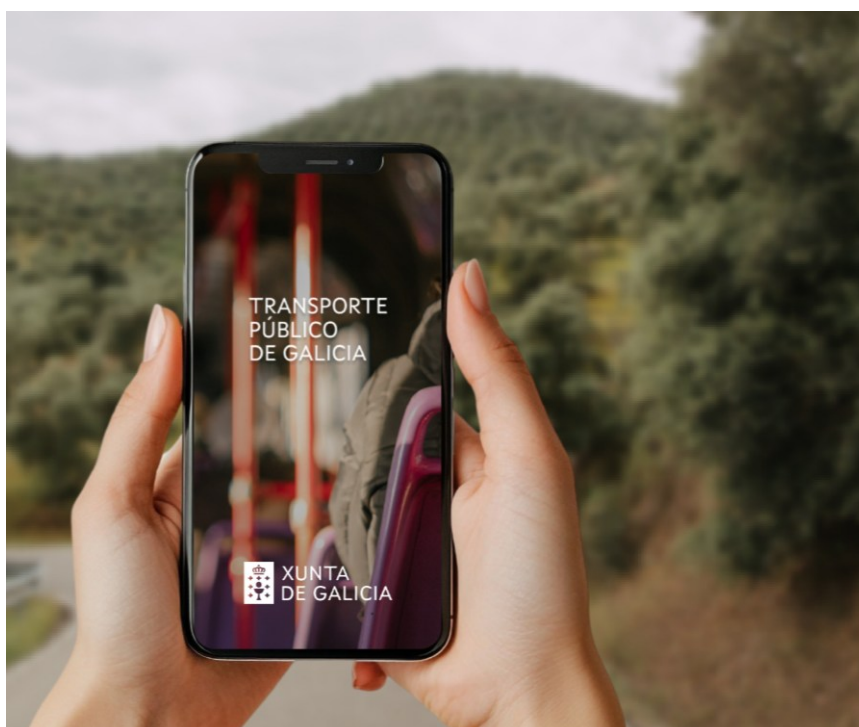
*Los gráficos con los datos de los apartados anteriores pueden consultarse en el apartado 1.2. de la memoria anual.*

## 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

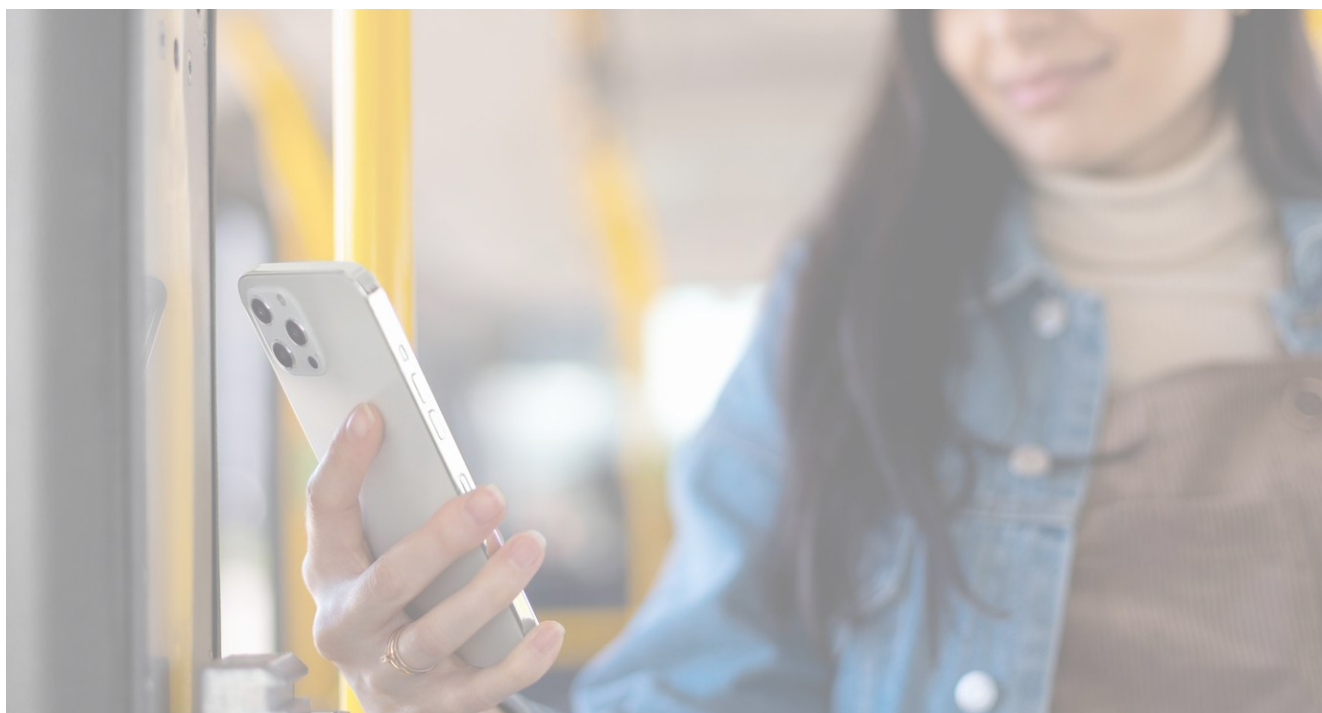
En el marco del plan e-Mobility, la Xunta de Galicia impulsó la Plataforma de Movilidad 4.0 - MoBT para avanzar en la digitalización del transporte público. Esta incluirá un portal web y una App con planificación multimodal, información en tiempo real y un sistema de pago multimodal. Además, implantará el pago basado en cuenta (ABT), permitiendo viajar antes de pagar, con opciones como un QR en el móvil, tarjeta bancaria o una nueva tarjeta MoBT.

### 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, incorporaron 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 están incluidas 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 2024 a junio de 2025

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

### Puesta en servicio de la Línea Conecta A Coruña – Lugo

La Xunta de Galicia puso en marcha el 1 de enero de 2025 la Línea Conecta A Coruña – Lugo, primer paso de la red de transporte expreso destinada a reforzar las conexiones directas en autobús entre las principales ciudades gallegas.

Esta línea directa tiene una duración de una hora y 10 minutos e incorporó 92 servicios adicionales cada semana entre ambas ciudades.

Durante los seis primeros meses de funcionamiento, **la Línea Conecta A Coruña – Lugo transportó a más de 30.000 personas usuarias**, y la demanda en la



relación A Coruña – Lugo, y viceversa, se incrementó en torno al 25 % de media respecto a 2024.

### Información pública del Proyecto de Explotación XG843

En junio de 2025, la Xunta de Galicia sometió a información pública el proyecto de explotación de la nueva concesión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera XG843 – A Coruña – Ferrol – Ortigueira – Viveiro – Vilalba – Lugo, que incorporará la Línea Conecta entre Ferrol, As Pontes y Lugo, que reducirá a una hora y 30 minutos el tiempo total de viaje entre Ferrol y Lugo. El proyecto de explotación incluye 28 servicios semanales adicionales entre las ciudades.

La nueva Línea Conecta realizará parada en As Pontes de García Rodríguez, atendiendo al alto volumen de desplazamientos entre Ferrol y As Pontes, con más de medio millón de viajes por carretera al año.



### Refuerzo de conexiones entre Sanxenxo y Pontevedra

La Xunta reforzó las conexiones de autobús entre Sanxenxo y Pontevedra durante los meses de julio y agosto de 2024 con 88 servicios adicionales a la semana, de los cuales 58 son directos. Los nuevos servicios comenzaron el 1 de julio para facilitar el desplazamiento interurbano en esta área durante la temporada de mayor atracción de visitantes.

58 servicios se prestan en una línea directa Sanxenxo-Pontevedra por la AP9 y la AG41, mientras otras 30 nuevas frecuencias a la semana conectan Sanxenxo, Poio y Pontevedra por la carretera PO-308, de las cuales 10 se mantienen todo el año en una nueva línea Areas-Pontevedra.



### Adaptación de horarios de autobuses entre O Barco de Valdeorras y A Gudiña para enlazar con los trenes que conectan Galicia y Madrid

La Xunta adaptó desde el 2 de enero de 2025 los horarios de los autobuses entre O Barco de Valdeorras y A Gudiña para facilitar siete enlaces diarios con los trenes entre Galicia y Madrid.

Con los nuevos horarios, **se aseguró a los viajeros la conexión con cuatro trenes con salida hacia Madrid y tres trenes con llegada a A Gudiña**, entre las 08:30 y las 21:00 horas.

Esta medida permitió mantener la intermodalidad entre transporte por carretera y ferroviario, siguiendo las adaptaciones realizadas en años anteriores para ajustarse a las modificaciones de los horarios de paso los trenes de competencia estatal en la estación de A Gudiña. Además, la Xunta mantuvo el resto de los servicios existentes entre las dos comarcas.

### Ampliación de servicios entre el IES Eduardo Pondal, de Ponteceso, hasta Laxe y Carballo

La Xunta reorganizó desde el 1 de septiembre **5 líneas de autobús del IES Eduardo Pondal de Ponteceso para ampliar el servicio hasta Laxe y Carballo**, facilitando el acceso en transporte público al alumnado que cursa enseñanzas no obligatorias en el centro, como los nuevos ciclos de Formación Profesional puestos en marcha en ese curso.

Se prolongaron dos de las rutas hasta Carballo y Laxe, con la incorporación de 15 nuevas paradas no integradas en los municipios de Cabana de Bergantiños, Carballo y Laxe. Al tiempo, la reorganización aseguró un diseño optimizado de las líneas también para escolares de enseñanza obligatoria con reserva de plaza, así como una adaptación de horarios que equilibró los tiempos de viaje para todo el alumnado.



### Servicios especiales de autobús para la romería de A Saínza

La Xunta puso en marcha servicios especiales de autobús con motivo de la romería de A Saínza, en Rairiz da Veiga, que facilitan alternativas seguras y sostenibles de viaje en transporte público durante la celebración.

Desde el viernes hasta el domingo, funcionaron **dos frecuencias en cada sentido entre Xinzo de Limia y A Saínza**, con un tiempo estimado de viaje de 15 minutos y horarios adaptados a la romería.

### Servicios de autobús al aparcamiento disuasorio de O Campo (Marín)

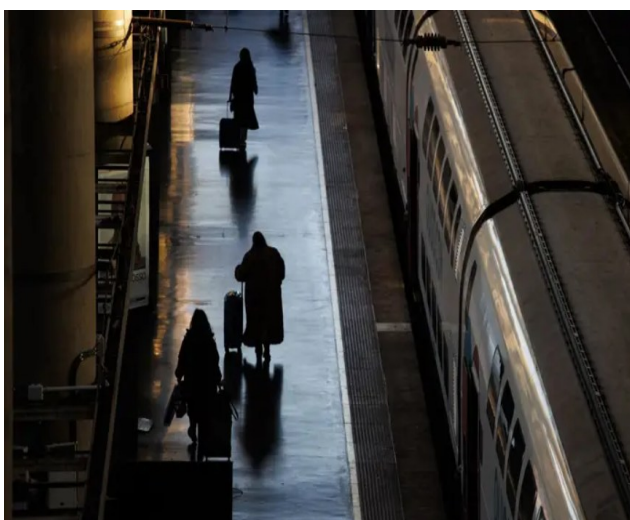
La Xunta activó desde 9 de diciembre de 2024 cuatro servicios diarios de autobús entre el casco urbano de Marín y el aparcamiento disuasorio de la parroquia de O Campo. Con esta medida, se conectó con el transporte público el área de estacionamiento habilitada en julio, ya equipada con una marquesina para facilitar los enlaces con los autobuses interurbanos.

Los servicios entre el aparcamiento disuasorio y Marín se prestan mediante dos líneas, cada una con un servicio de ida y otro de vuelta de lunes a viernes laborables.

### **Servicio especial de refuerzos de autobús tras el apagón general**

La colaboración entre la Xunta de Galicia y las empresas concesionarias de transporte permitió poner en marcha un servicio especial de **refuerzos en las líneas de autobús el 29 de abril de 2025, para atender la demanda excepcional generada por la interrupción del servicio ferroviario tras el apagón general.**

Se prestó especial atención a los horarios de mayor demanda, incrementando la frecuencia de los autobuses para absorber la afluencia



adicional de viajeros. Este dispositivo especial reforzó principalmente los servicios en los siguientes corredores:

- Eje Atlántico: A Coruña / Ferrol – Santiago – Pontevedra – Vigo
- Ourense – Santiago
- Ourense – Vigo
- A Coruña – Ferrol

Con esta medida, se aseguró la continuidad de la movilidad interurbana durante la situación extraordinaria, garantizando la conexión entre las principales ciudades gallegas y ofreciendo alternativas fiables al transporte ferroviario afectado.

### **Ampliación y ajuste de horarios en la línea Bande - Ourense**

La Xunta de Galicia amplió y ajustó el servicio de transporte interurbano en la línea Bande – Ourense a partir del 12 de junio de 2025, con el objetivo de mejorar los enlaces y ofrecer un mejor servicio al conjunto de las comarcas de A Baixa Limia y Terras de Celanova.

Con esta actuación, se incrementaron las frecuencias y se adaptaron los horarios existentes a la demanda detectada. De lunes a viernes laborables se incorporaron dos nuevos servicios de media mañana, y para atender el aumento de la demanda los viernes por la tarde se habilitó una nueva expedición en cada sentido, lo que supuso un incremento del 100% respecto a los servicios anteriores de los viernes.

Durante el fin de semana, los sábados funcionan dos servicios de ida y dos de vuelta entre Ourense y Bande, mientras los domingos se ofrecen tres servicios de ida y tres de vuelta. En días festivos, las comarcas disponen de dos servicios en cada sentido, por la mañana y por la tarde.

## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 1

- 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 diseñan 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 2025, se atendían bajo demanda 29.779 paradas en 939.787 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 desarrollar mejoras como la información en tiempo real.
- El PTPG impone 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.
- A lo largo del período temporal al que hace referencia esta memoria, el sistema continuó ajustándose a las necesidades actuales, con la mejora de servicios en distintas conexiones, y avanzando en los proyectos de digitalización de la movilidad, como la Plataforma de Movilidad 4.0 - MoBT.

# 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 periodo concreto de estudio de la presente memoria, entre julio de 2024 y junio de 2025. Se muestran, además, datos representativos del periodo de la memoria anual anterior, comprendido entre julio de 2023 y junio de 2024, 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 - 2025

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.

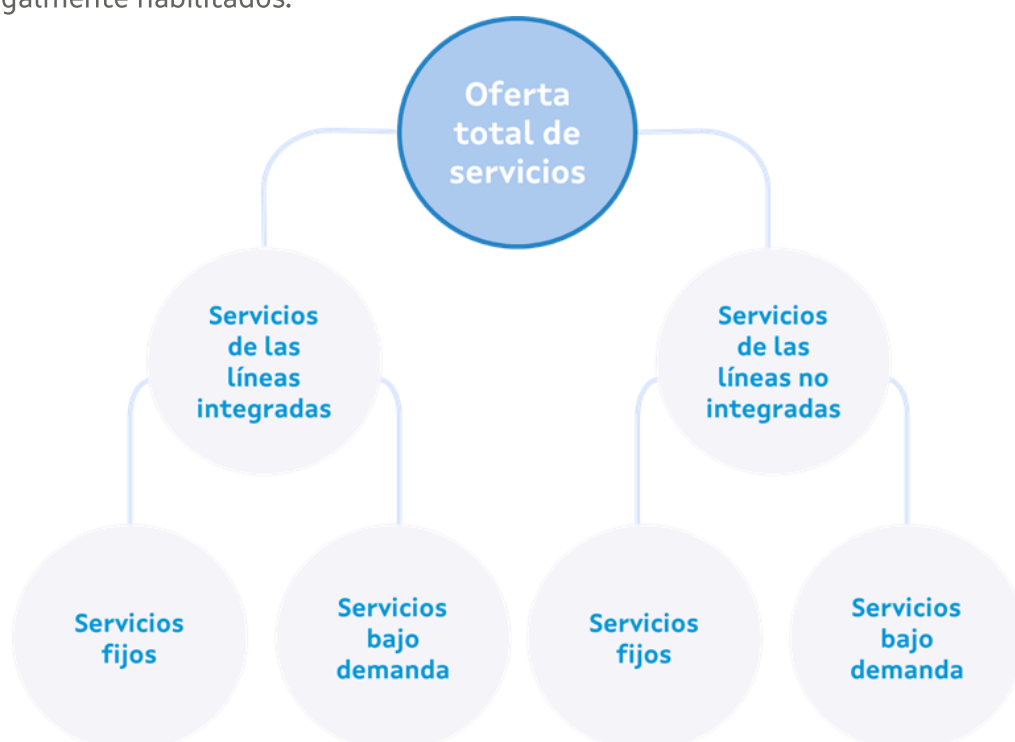
Entre las novedades del transporte compartido está la posibilidad de, según la demanda, emplear autobuses pequeños o turismos legalmente habilitados.

- **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 2025, el número de líneas bajo demanda en Galicia fue de 2.276.**

**Incluyen 29.779 paradas para atender las solicitudes y permiten prestar 939.787 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 2024. 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 junio de 2025, Galicia contaba con 2.232 líneas de transporte compartido, con un mínimo de 400 líneas en cada provincia; más de 24.900 paradas, con un mínimo de 4.800 en cada provincia; y superándose los 260.000 servicios anuales en las provincias de A Coruña y Pontevedra y los 160.000 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 2025, Galicia contaba con 1.385 líneas de transporte no integrado.

El crecimiento del número de paradas no integradas es significativo, superando los 16.300 puntos de parada en A Coruña, 3.100 en Lugo, 4.800 en Ourense y 9.500 en Pontevedra.

**El número de servicios de líneas no integradas superó los 1,5 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 2024 a junio de 2025

### 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 2024 a junio de 2025, 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
2024	07	3.594	2.238	1.356	57.888	24.532	33.356	2.360.565	864.281	1.496.284	58.217.531	14.849.656	43.367.876
	08	3.598	2.240	1.358	58.069	24.659	33.410	2.360.371	863.924	1.496.447	58.263.029	14.884.166	43.378.862
	09	3.593	2.231	1.362	58.103	24.641	33.462	2.357.228	859.444	1.497.784	58.328.414	14.870.418	43.457.996
	10	3.596	2.233	1.363	58.285	24.741	33.544	2.356.632	858.667	1.497.965	58.376.827	14.926.866	43.449.961
	11	3.597	2.229	1.368	58.330	24.722	33.608	2.356.802	857.479	1.499.323	58.358.364	14.909.771	43.448.593
	12	3.601	2.229	1.372	58.399	24.737	33.662	2.362.280	857.576	1.504.704	58.861.526	14.923.196	43.938.330
2025	01	3.603	2.230	1.373	58.427	24.763	33.664	2.358.867	858.098	1.500.769	58.750.631	14.936.719	43.813.912
	02	3.530	2.215	1.315	57.469	24.674	32.795	2.330.984	855.166	1.475.818	57.343.686	14.906.994	42.436.693
	03	3.603	2.229	1.374	58.544	24.825	33.719	2.359.478	858.294	1.501.184	58.760.558	14.927.272	43.833.286
	04	3.605	2.231	1.374	58.592	24.869	33.723	2.359.296	858.112	1.501.184	58.747.352	14.925.039	43.822.313
	05	3.609	2.231	1.378	58.665	24.907	33.758	2.358.854	856.427	1.502.427	58.749.294	14.908.642	43.840.651
	06	3.617	2.232	1.385	58.844	24.950	33.894	2.359.391	856.529	1.502.862	58.917.012	14.919.743	43.997.269
Periodo 2024 - 2025		3.617	2.232	1.385	58.844	24.950	33.894	2.359.391	856.529	1.502.862	58.917.012	14.919.743	43.997.269
Periodo 2023 - 2024		3.601	2.229	1.372	58.399	24.737	33.662	2.362.280	857.576	1.504.704	58.861.526	14.923.196	43.938.330
% Variación		0,4%	0,1%	0,9%	0,8%	0,9%	0,7%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	0,1%	0,0%	0,1%

La oferta de transporte se ha incrementado hasta superar las **3.600 líneas** que dan servicio a más de **59 mil paradas**, manteniendo **más de 2,35 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 **2.232 líneas** y el número de paradas aumentó hasta alcanzar las **24.950 paradas**. El número de paradas **aumentó en casi un 3%**, 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 2025, la oferta de transporte público no integrado aumentó, superando las **1.380 líneas**, casi **34.000 paradas**, **1,5 millones de servicios** al año y más de **44 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 2024 y junio de 2025. 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 2024, 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 1.226 en junio de 2025.
- Las paradas disponibles superan las 23.659 en junio de 2025, incrementándose en un 2% con respecto al período de análisis anterior.
- El cómputo anual de servicios se mantuvo por encima de los 1,13 millones.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 28,75 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 702, suponiendo un incremento del 0,6% entre julio de 2024 y junio de 2025.
- Las paradas disponibles eran 9.741 en junio de 2025, suponiendo un incremento de más del 2,1% con respecto al período de la memoria anual anterior.
- La cifra anual de servicios se ha mantenido por encima de los 295 mil durante los últimos 12 meses.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 8,1 millones en los últimos 12 meses.

### 2.2.2.2. Provincia de Lugo

- Las líneas adscritas fueron 660 en junio de 2025.
- Las paradas disponibles aumentaron un 3,7% respecto a junio de 2024, alcanzando las 9.306 en junio de 2025.
- La cifra anual de servicios superó los 250.000 en junio de 2025.
- Los veh-km al año se mantuvieron por encima de los 9,3 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 2025.
- Las paradas disponibles crecieron un 2% con respecto a junio de 2024, alcanzando las 16.138.
- El cómputo anual de servicios se mantuvo por encima de 672 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 2025.

### 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 2023 a junio de 2024 al período de julio de 2024 a junio de 2025 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 2025 se contaba con 448 líneas, 7.7522 paradas, 451.341 circulaciones anuales y más de 13,8 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 2024 y junio de 2025, alcanzando un total de 229 líneas.
- En junio de 2025 contaba con 3.924 paradas, 236.439 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 2024 y junio de 2025, alcanzando un total de 164 líneas.
- En junio de 2025 contaba con 1.903 paradas, 93.087 circulaciones anuales y más de 5,6 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 2025 las 431 líneas.
- En junio de 2025 contaba con 5.878 paradas, 361.939 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 2025 las 286 líneas.
- En junio de 2025 contaba con 3.278 paradas, 221.726 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 2024 y junio de 2025 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 2024 y junio de 2025. 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 – 2025

### 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 2024, alcanzándose los 38 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 DE TRANSPORTE PÚBLICO					
	DEMANDA TOTAL	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA	
2016	Viajes	13.663.553	8.651.908	1.148.565	340.564	3.522.516
	% Total	100,0%	63,3%	8,4%	2,5%	25,8%
2017	Viajes	18.311.107	11.428.600	1.340.623	1.125.682	4.416.203
	% Total	100,0%	62,4%	7,3%	6,1%	24,1%
2018	Viajes	21.995.153	12.142.980	1.631.316	2.510.012	5.710.846
	% Total	100,0%	55,2%	7,4%	11,4%	26,0%
2019	Viajes	23.223.194	12.951.800	1.717.292	2.589.752	5.964.351
	% Total	100,0%	55,8%	7,4%	11,2%	25,7%
2020	Viajes	15.760.713	8.125.560	1.658.176	1.599.077	4.377.900
	% Total	100,0%	51,6%	10,5%	10,1%	27,8%
2021	Viajes	24.400.013	12.758.991	2.021.945	2.526.514	7.092.564
	% Total	100,0%	52,3%	8,3%	10,4%	29,1%
2022	Viajes	30.638.627	16.371.719	2.537.275	3.038.451	8.691.182
	% Total	100,0%	53,4%	8,3%	9,9%	28,4%
2023	Viajes	35.196.141	19.306.118	2.765.647	3.251.048	9.873.328
	% Total	100,0%	54,9%	7,9%	9,2%	28,1%
2024	Viajes	38.009.437	21.053.926	2.983.931	3.571.052	10.400.528
	% Total	100,0%	55,4%	7,9%	9,4%	27,4%
2025* (30-jun)	Viajes	20.243.855	11.049.867	1.657.474	2.011.455	5.525.059
	% Total	100,0%	54,6%	8,2%	9,9%	27,3%

\* 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 2025 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 11,5 millones de personas usuarias en junio de 2024, 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 2025 prácticamente se alcanzó la cifra obtenida para el total de 2020.

Durante el año 2023, hubo un total de 26,5 millones de personas viajaron utilizando líneas no integradas.

## 3.2. Demanda de personas usuarias en el período de la memoria anual: julio de 2024 a junio de 2025

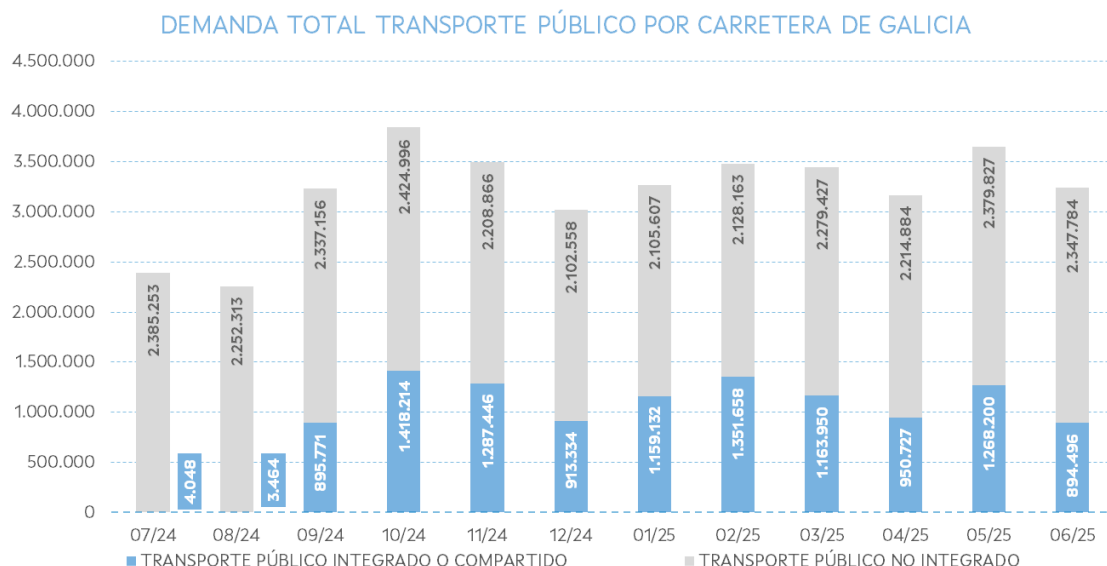
Se analiza la demanda en el global de la comunidad, a nivel de las cuatro provincias y en el ámbito de las cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

### 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 2024 y junio de 2025, hasta alcanzar una suma de 38,5 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 octubre de 2024 con un total de 3,84 millones de personas viajeras. Comparando los datos de este periodo con el período de análisis de la memoria anual anterior (julio de 2023 a junio de 2025), la demanda se incrementó en un 4,5%.



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 2024 y junio de 2025 superó los **11,3 millones de personas usuarias**, lo que supone un incremento del 1,7% con respecto al periodo de análisis de la memoria anual anterior, entre julio de 2023 y junio de 2024. El mes con mayor demanda de transporte integrado fue octubre de 2024, con más de 1,4 millones de usuarios/as.

La mayoría de estos viajes son de escolares con reserva de plaza, alcanzando los 10,3 millones de personas usuarias durante este período. No obstante, la demanda de no escolares de transporte compartido aumentó en un 2,8% en el último año, superando el millón de personas usuarias.

### 3.2.1.3. Demanda de transporte no integrado

Los datos mensuales de demanda de transporte no integrado alcanzaron entre julio de 2024 y junio de 2025 los 27,1 millones de personas usuarias, lo que supone un 7,3% más que en el periodo anterior, de julio de 2023 a junio de 2024.



### 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
2024	07	2.389.301	1.512.214	142.726	118.951	615.410
	08	2.255.777	1.383.759	143.427	110.811	617.780
	09	3.232.927	1.805.140	252.363	297.723	877.701
	10	3.843.210	2.035.988	326.451	407.246	1.073.525
	11	3.496.312	1.860.289	288.133	366.498	981.392
	12	3.015.892	1.691.908	224.068	289.473	810.443
2025	01	3.264.739	1.762.256	262.285	335.467	904.731
	02	3.479.821	1.852.550	289.655	364.302	973.314
	03	3.443.377	1.880.897	278.006	345.737	938.737
	04	3.165.611	1.766.171	254.644	304.754	840.042
	05	3.648.027	1.976.867	304.412	366.550	1.000.198
	06	3.242.280	1.811.126	268.472	294.645	868.037
<b>Total periodo 2024 - 2025</b>		<b>38.477.274</b>	<b>21.339.165</b>	<b>3.034.642</b>	<b>3.602.157</b>	<b>10.501.310</b>
<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>% Variación</b>		<b>4,5%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,8%</b>	<b>5,1%</b>	<b>3,4%</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 2024 y junio de 2025.

#### 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 2024 y junio de 2025 se registraron más de 21,3 millones de personas usuarias (un 56% del total de Galicia). Un 82,1% se corresponden con viajes en servicios no integrados.
- La demanda anual se incrementó en un 4,9% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.
- Los máximos mensuales en este período se sitúan en 2 millones de personas usuarias para octubre de 2024; más de 490 mil personas usuarias de transporte integrado o compartido y 1,56 millones de personas usuarias en transporte no integrado.

#### 3.2.2.2. Provincia de Lugo

- Entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda total superó los 3 millones de personas usuarias (un 8% del total de Galicia). Un 51,4% corresponden a viajes en servicios integrados o compartidos.
- La demanda anual se incrementó en un 4,8% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.

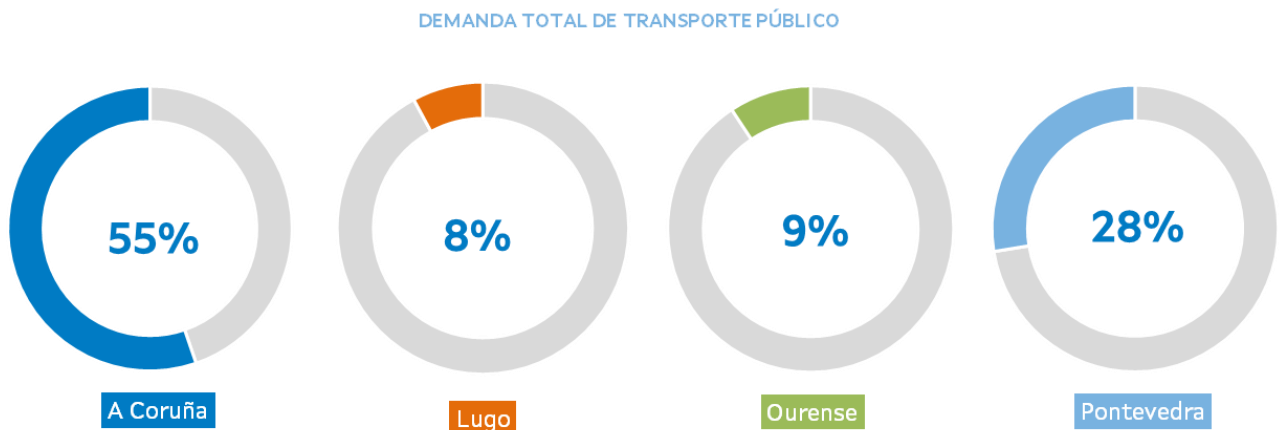
- Los máximos mensuales en este período se sitúan en casi 326 mil personas usuarias para octubre de 2024; más de 195 mil personas usuarias de transporte integrado o compartido, también en octubre, y casi 143 personas usuarias en transporte no integrado, en este caso, en agosto de 2024.

### 3.2.2.3. Provincia de Ourense

- Entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda total superó los 3,6 millones de personas usuarias (un 9% de la demanda total de Galicia). Un 58,6% corresponden a viajes en servicios integrados o compartidos.
- La demanda total se incrementó en un 5,1% con respecto al período de análisis de la memoria anual anterior.
- Los máximos mensuales en este período se sitúan en más de 407 mil personas usuarias para octubre de 2024, de las cuales más de 267 mil correspondían a transporte integrado. El máximo en el transporte no integrado fue de 140 mil personas usuarias.

### 3.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- Entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda total superó los 10,5 millones de personas usuarias (un 27% de la demanda total de Galicia). Un 63,5% corresponden con viajes en servicios no integrados.
- La demanda total se incrementó en un 3,4% 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 2024, de los cuales más de 486 mil son de transporte integrado. El máximo en transporte no integrado se dio en agosto de 2024 con más de 615 mil personas usuarias.



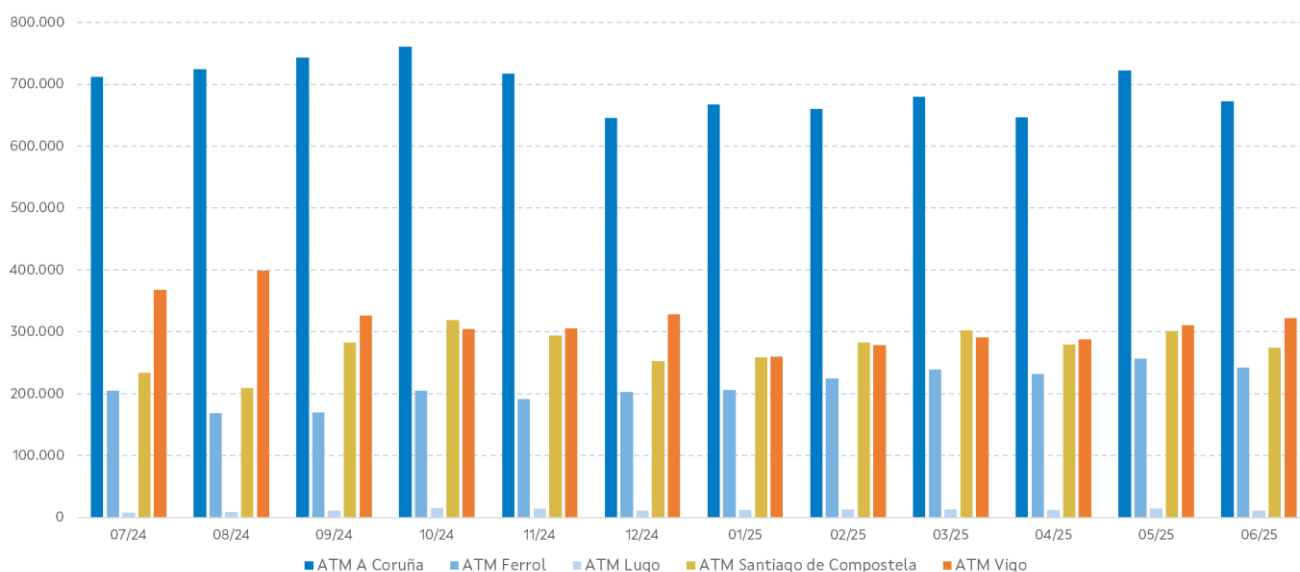
Las tablas y gráficos con los datos de demanda de cada provincia por mes y modalidad de transporte se pueden consultar en el apartado 3.2.2 de la memoria.

### 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 17,9 millones de personas usuarias en 2024. Con todo, se redujo a la mitad en el año 2020 debido al impacto de la pandemia. En los años 2021, 2022, 2023 y 2024 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 2024 y junio de 2025 creció en un 3,2% con respecto a la demanda entre julio de 2023 y junio de 2024, superando los 18,1 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 8,3 millones de personas viajeras en los 12 meses de la memoria, un 46,4% del conjunto de las ATM.
- Con respecto al periodo entre julio de 2023 y junio de 2024, entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda creció un 4,4%.
- El máximo mensual de este periodo se dio en abril de 2024 con más de 760 mil personas viajeras.

#### 3.2.3.2. ATM de Ferrol

- La ATM de Ferrol registró una demanda de 2,5 millones de personas usuarias en los 12 meses de la memoria, un 17,9% del conjunto de las ATM.
- Con respecto al periodo de julio de 2023 a junio de 2024, entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda decreció un 7%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en mayo de 2025, con más de 257 mil personas viajeras.

### 3.2.3.3. ATM de Lugo

- La ATM de Lugo registró una demanda de más de 145 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 2023 y junio de 2024, entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda creció un 4,4%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en abril de 2024 con más de 15 mil personas viajeras.

### 3.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- Registró una demanda de más de 3,3 millones de personas usuarias en los 12 meses de la memoria, lo que representa un 17,9% de la demanda de las cinco ATM de Galicia.

- Con respecto al periodo entre julio de 2023 y junio de 2024, entre julio de 2024 y junio de 2025 la demanda creció un 7,1%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en octubre de 2024 con casi 320 mil personas usuarias.

### 3.2.3.5. ATM de Vigo

- La ATM de Vigo registró más de 3,8 millones de personas usuarias en los 12 meses de la memoria, lo que representa un 20,7% de la demanda total de personas usuarias en las ATM de Galicia.
- Con respecto al periodo entre julio de 2024 y junio de 2025, entre julio de 2025 y junio de 2025 la demanda creció en un 5%.
- El máximo mensual en este periodo se dio en agosto de 2024, con más de 400 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.

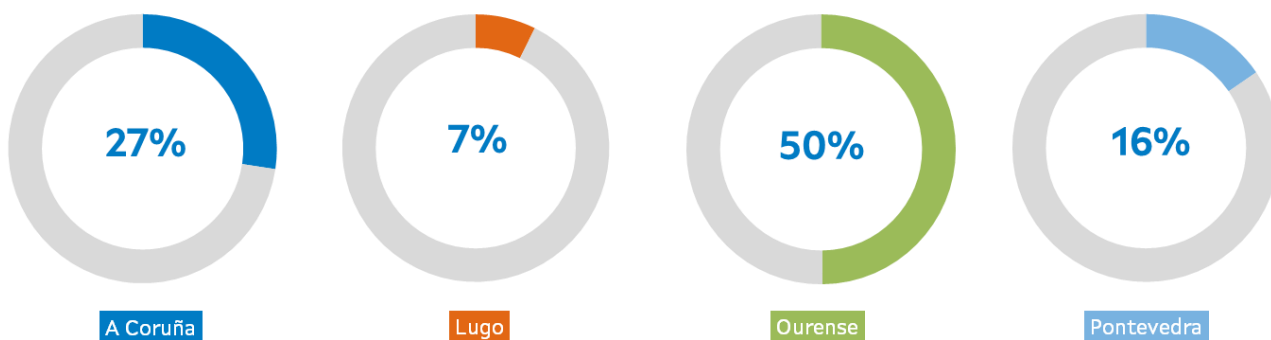
El número de viajes en los servicios bajo demanda se ha incrementado en los últimos años en todas las provincias, a excepción del año 2020. En 2024, la demanda de esta modalidad alcanzó su máximo con 16.181 personas viajeras.

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.

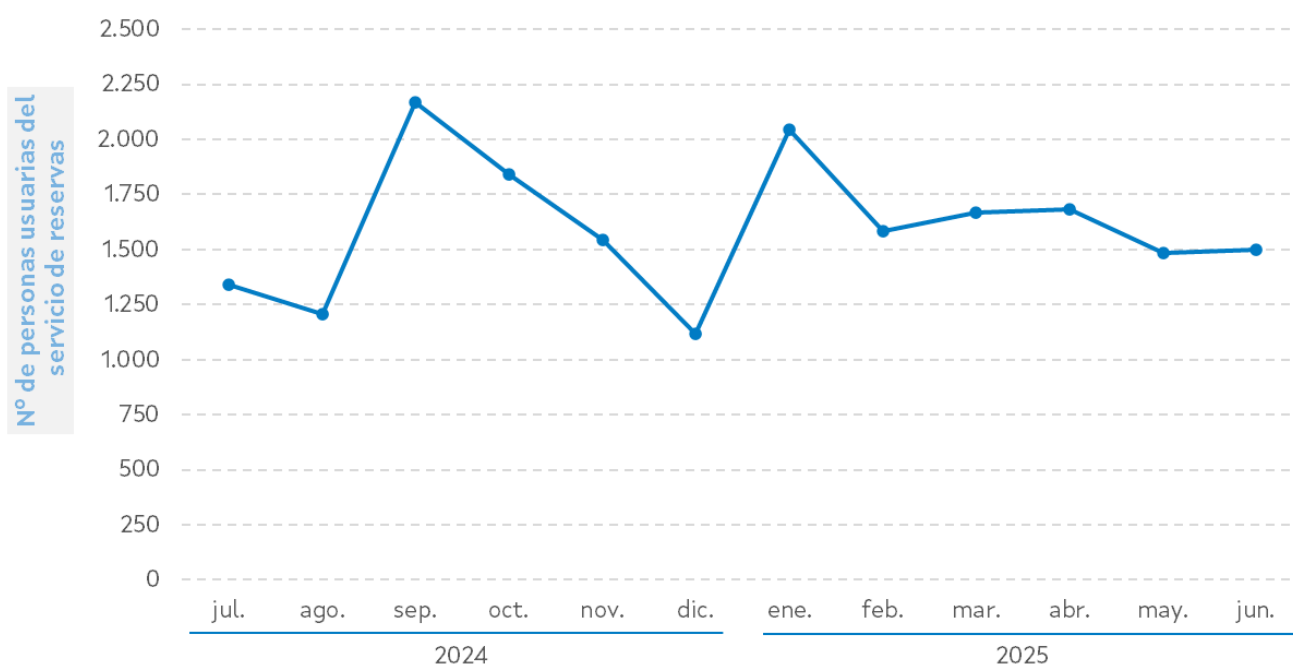
En el período temporal comprendido por la memoria hubo un total de 19.184 personas usuarias que utilizaron la modalidad de transporte bajo demanda, lo que supone un incremento del 46,1% con respecto al período de estudio de la memoria anterior. Ourense es la provincia con mayor número de personas viajeras en esta modalidad, representando en estos 12 meses un 50% 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 1.918 llamadas o solicitudes al mes en el período de estudio.

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

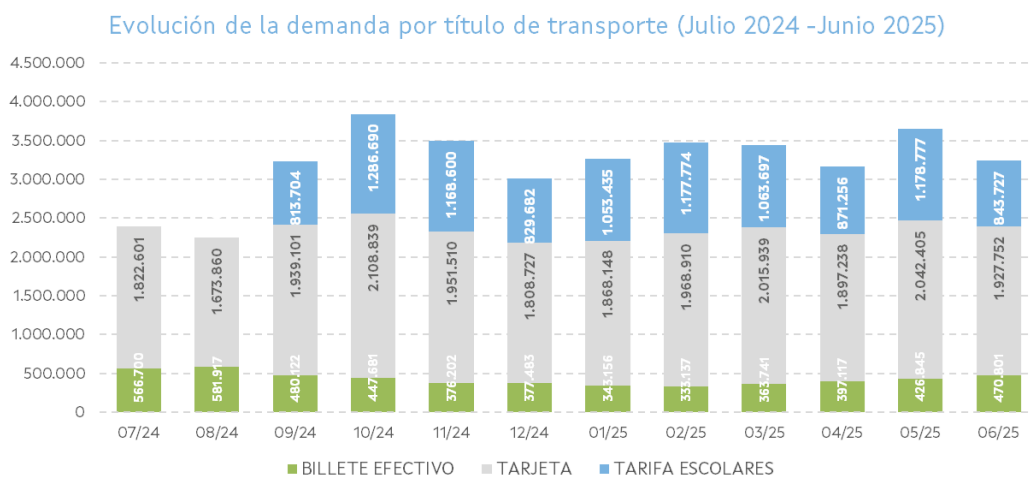


Las tablas y gráficos con todos los datos de demanda del transporte bajo demanda, desglosados por provincias, se pueden consultar en el apartado 3.3 de la memoria.

### 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 22,4 millones de viajes (en 2024). 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 2024 a junio de 2025) y el periodo de análisis de la pasada memoria (julio de 2023 a junio de 2024), 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 58,8% con respecto al período anterior. En 2024, 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 70,1% sobre el total y seguida por la tarifa escolar que supone el 17,1%. El billete en efectivo representa únicamente el 12,8% del total.

En la provincia de Lugo, la tarifa escolar es el título de transporte mayoritario, representando un 48,3% del total. La tarjeta se utiliza en un 32,9% de las ocasiones y, por último, el pago en efectivo representa un 18,8% del total.

De nuevo, en la provincia de Ourense la tarifa escolar es el título de transporte mayoritario, representando un 55,1% del total. La tarjeta es utilizada como método de pago por un 33,3% de las personas viajeras y, por último, el billete en efectivo representa un 11,6% del total.

En la provincia de Pontevedra el título de transporte más utilizado es la tarjeta, representando un 52,4 % de los viajes, seguida de la tarifa escolar (33,8%) y del pago en efectivo (13,9% 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 2024 en todas las ATM, excepto en la de Lugo. En 2024, el uso de esta forma de pago fue del 91% en la ATM de A Coruña, del 93,2% en la ATM de Ferrol, del 82,2% en la de Lugo, del 91,9% en la de Santiago de Compostela y del 84,1% 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)

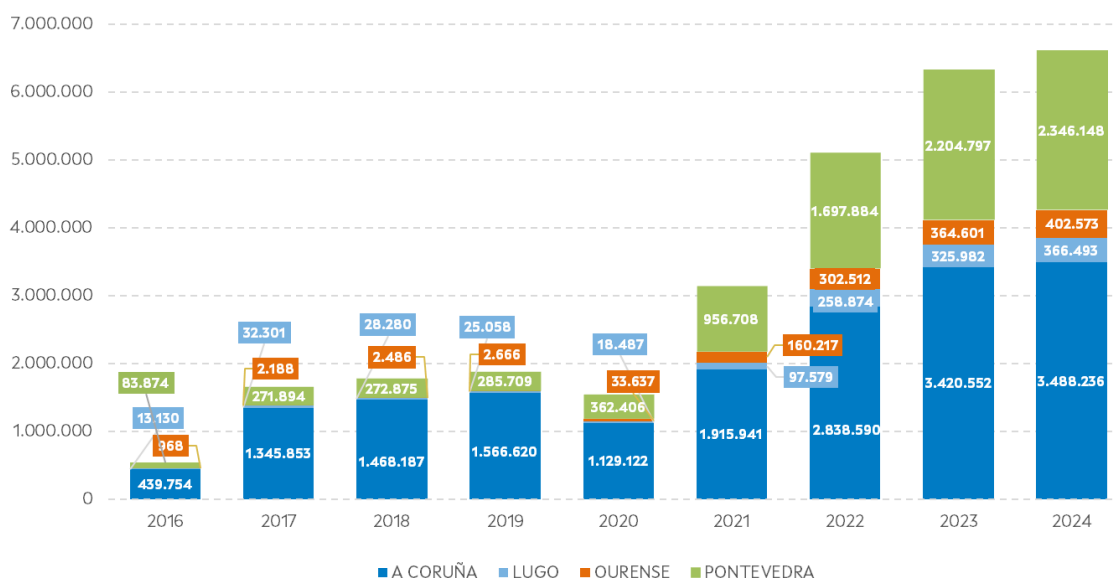
La TMGXN es el mecanismo establecido por la Xunta de Galicia para aplicar la gratuidad de la tarifa Xente Nova. Desde su implantación inicial en 2016, su uso ha ido en aumento. En sus primeros 8 años, los titulares de este dispositivo realizaron más de 21,9 millones de viajes gratuitos en el transporte 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 2024, con 6,6 millones, siendo la provincia de A Coruña con más de 3,5 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 5%, tal como se puede observar en la siguiente tabla:

AÑO	MES	DEMANDA USUARIOS EN GALICIA - TARJETA XENTE NOVA (TMGXN)				
		GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2024	07	412.696	233.881	12.648	16.528	149.639
	08	375.294	198.704	13.453	13.555	149.582
	09	611.009	322.334	33.913	37.396	217.366
	10	732.674	371.974	47.774	50.064	262.862
	11	667.779	335.743	44.455	45.403	242.178
	12	553.393	286.486	32.123	35.844	198.940
2025	01	595.146	301.359	38.910	41.422	213.455
	02	651.600	332.645	42.559	43.350	233.046
	03	622.755	324.646	39.415	39.972	218.722
	04	543.057	288.080	32.340	34.528	188.109
	05	576.142	300.405	35.133	37.031	203.573
	06	469.931	255.265	23.849	25.902	164.915
<b>Total periodo 2024 - 2025</b>		<b>6.811.476</b>	<b>3.551.522</b>	<b>396.572</b>	<b>420.995</b>	<b>2.442.387</b>
<b>Total periodo 2023 - 2024</b>		<b>6.484.900</b>	<b>3.497.374</b>	<b>346.076</b>	<b>383.006</b>	<b>2.258.444</b>
<b>% Variación</b>		<b>5,0%</b>	<b>1,5%</b>	<b>14,6%</b>	<b>9,9%</b>	<b>8,1%</b>

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 2024 su máximo con 38 millones de viajeros. Entre 2019 y 2024, se incrementó en otro 63,7%. Entre julio de 2023 y junio de 2024 la demanda superó los 36,8 millones de personas viajeras. En el período de análisis actual, entre julio de 2024 y junio de 2025, la demanda fue de 38,5 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 2025.
- 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 2024, con más de 17,9 millones de personas viajeras. De julio de 2024 a junio de 2025 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 50% 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 58,8% del total para cifras totales de 2024.
- En el período de la memoria, la tarifa de escolares es mayoritaria en Lugo y Ourense con hasta el 48,3% y 55,1% del total de viajes en cada provincia. En A Coruña, el pago con tarjeta supone un 70,1% del total, y en la provincia de Pontevedra, un 52,4%.
- 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 2024, superando los 6,8 millones de viajes abonados con este método de pago.

# 4

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

---

La implantación del PTPG conllevó la adopción de un 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 actual 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 descritas hacen referencia al pago en efectivo de los billetes, pero es necesario indicar que 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 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 actuales tarjetas de transporte

Además de homogeneizar las tarifas, se fueron implementando los actuales 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 introduce 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 (y cualquier trayecto intermedio) con condiciones muy diversas y que llegan hasta un 75% de descuento, como los bonos de 100 viajes y los bonos de 26 y 46 viajes.

Todos estos bonos tienen un carácter de mínimos y las empresas operadoras pueden ofertar otros descuentos. 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 2024 y junio de 2025, el bono más vendido fue el de 26 viajes, que alcanzó su valor máximo en el mes de marzo de 2025, con un total de 1.946 bonos vendidos, siendo la media en el periodo analizado de 1.446 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 marzo de 2025 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, Ourense y Lugo, 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. 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 mejoró la cantidad y calidad de la información existente sobre la red 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. Estuvo vigente con un 50% de descuento 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 9 años que lleva funcionando la TMGXN, las personas titulares de este dispositivo realizaron casi 32 millones de viajes gratuitos en el transporte público por carretera a cargo de la Xunta de Galicia, que se traducen en más de 31,8 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 el año y medio que lleva funcionando la TMG+65, los titulares de este dispositivo realizaron casi 4,9 millones de viajes gratuitos en el transporte público por carretera a cargo de la Xunta de Galicia, que se traducen en más de 3,8 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 TMG+65, 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, Mugarodos 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, 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.

Desde septiembre de 2023, la Xunta puso en marcha una experiencia piloto de uso de la TMGXN virtual, para el pago con el móvil mediante el servicio QR Xente Nova. Hasta el 30 de junio de 2025, con la fase piloto ampliada hasta 11 concesiones, se registraron 8.448 altas de tarjetas Xente Nova virtual, 7.001 durante el periodo de la memoria.

*Los gráficos con los datos de evolución de la emisión de los dispositivos de pago se pueden consultar en el apartado 4.5 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 bonificaciones introducidas por el PGPT con la ATG fomentarán 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 tres convenios de establecen un descuento de 0,50 € en todos los viajes dentro del término municipal y, en el caso de Barbadás, fija la misma rebaja también en los viajes con el municipio de Ourense. Las bonificaciones se amplían en Barbadás y Ribeira 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 tarifario firmado entre la Xunta de Galicia y el ayuntamiento de Pontevedra es el convenio que más se parece a las bases establecidas para la ATG. Se aplica 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.

Además de este convenio, la Xunta de Galicia y el ayuntamiento de Pontevedra firmaron un convenio que incrementa la oferta de servicios y su cobertura a través de la implantación de un SIMU. 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 SIMU, no contaba con este servicio.

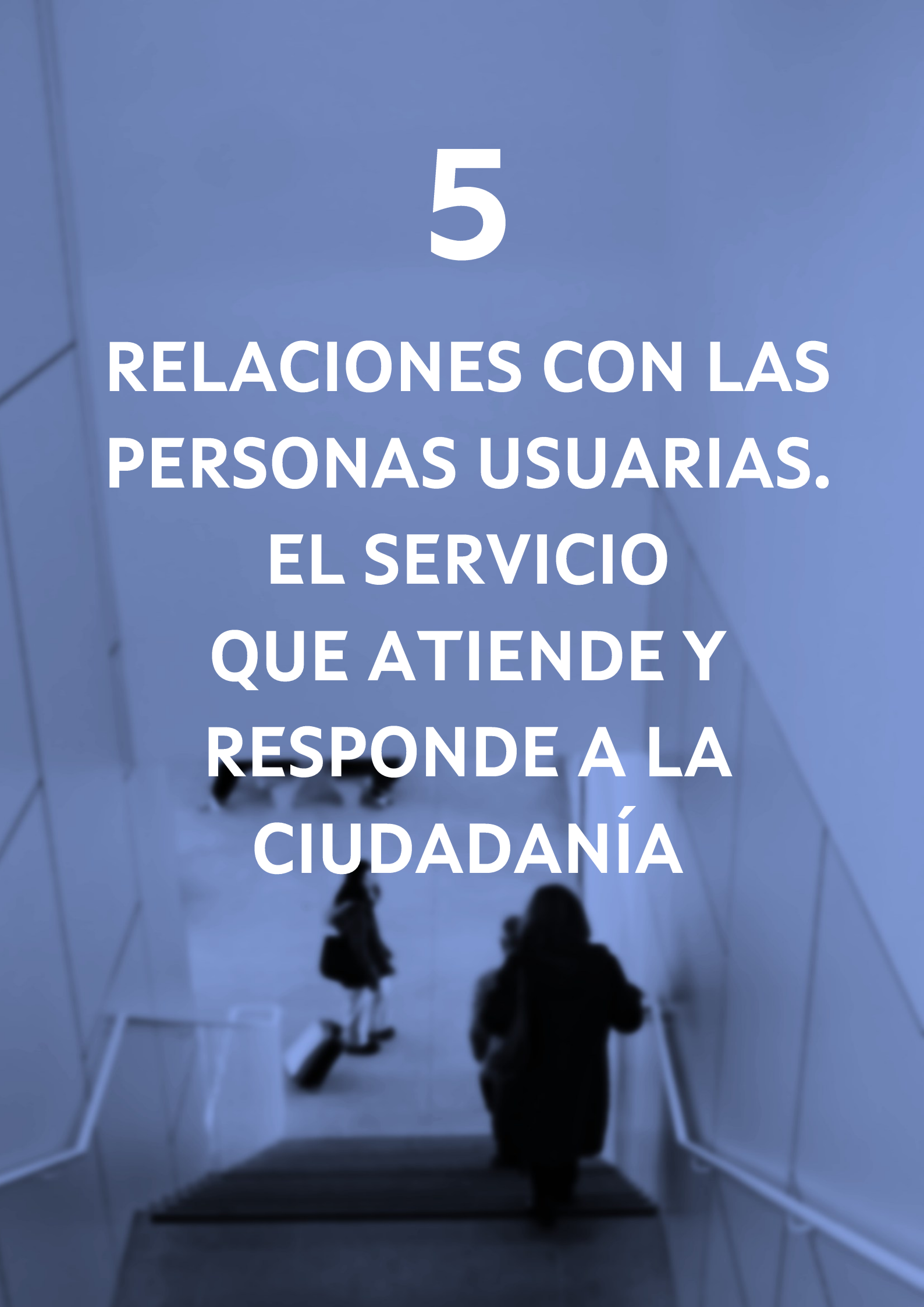
## CONCLUSIONES/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 4

- La implantación del PTPG conllevó la adopción del actual 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 establece una tarifa base para homogeneizar el cálculo de tarifas para cualquiera de las relaciones de tráfico en Galicia.
- El PTPG introduce 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. Desde enero de 2024, se implantó en el PTPG la Tarifa +65 a través de la Tarjeta de Movilidad de Galicia, TMG+65. Los dispositivos físicos 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**



---

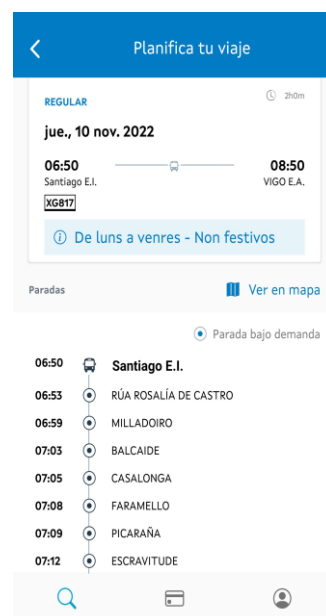
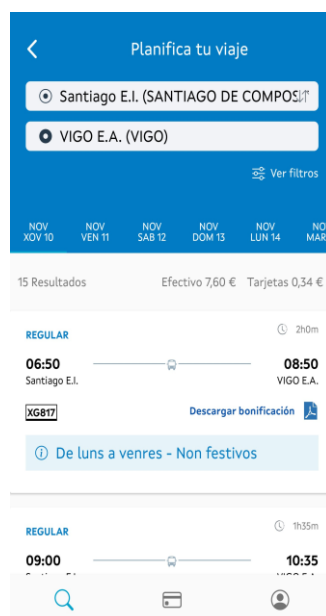
El PTPG tiene como eje principal las personas y sus necesidades de desplazamiento. Para ello es fundamental proporcionar la información actualizada e inmediata sobre todos los servicios disponibles y, a su vez, conocer su experiencia en los traslados para seguir adaptando el servicio a las nuevas exigencias 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 tarifas. Desde su lanzamiento en 2018 hasta junio de 2024 el número de visitas ascendió a 7.817.061, incluyendo más de dos millones de visitas desde julio de 2024.
- **App Transporte Público de Galicia.** Además de facilitar la búsqueda de servicios y de gestionar reservas de plaza, ofrece en determinadas concesiones 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 107.384 hasta junio de 2025. La central de llamadas atendió más de 29.500 peticiones entre julio de 2024 y junio de 2025, un 19% más que en el período 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 Simplificación Administrativa y del Patrimonio) 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 1.366 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 aplicación para dispositivos móviles del PTPG se encuentra en constante desarrollo y avanzará en ofrecer información en tiempo real de los horarios y de las paradas más próximas a través de geolocalización.
- La web bus.gal ha superado las 7.800.000 visitas desde su lanzamiento en 2018 hasta junio de 2025.
- El canal donde se realizan las reservas del transporte bajo demanda ha atendido más de 107.000 llamadas.
- Durante el período analizado por la memoria actual se procesaron un total de 1.366 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 85 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, 124 reciben compensaciones por COSP. Las 3 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

Entre julio de 2024 y junio de 2025, la Administración abonó más de 52,5 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 2024 y junio de 2025, la Administración abonó más de 16,3 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 68,8 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 2024 y junio de 2025, la Administración abonó más de 7,5 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 2024 y junio de 2025, la Administración abonó más de 6,08 M€ en compensaciones por uso de la TMGXN, bonificando más de 6,8 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 2024 y junio de 2025, la Administración abonó más de 2,75 M€ en compensaciones por uso de la TMG+65, bonificando más de 3,49 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 2023 a junio de 2024 y el periodo de análisis actual, de julio de 2024 a junio de 2025, la recaudación por viajes creció en un 9,30%. 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 2024 y junio de 2025, la recaudación por la venta de billetes y de bonos por parte de los concesionarios superó los 46,5 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 2024 A JUNIO 2025	IMPORTE TOTAL PERIODO JULIO 2023 A JUNIO 2024
Compensaciones por obligación de servicio (COSP)	52.520.912,09 €	58.246.187,07 €
Pago por reserva de plaza de escolares (CURP)	16.311.239,06 €	16.673.597,88 €
Compensación tarifaria por ATM	7.483.788,29 €	7.448.910,69 €
Bonificación por uso de la TMGXN	6.085.422,12 €	5.738.175,14 €
Bonificación por uso de la TMG+65	2.753.078,11 €	1.106.332,12 €
Recaudación por viajes y comercialización de bonos	46.513.928,91 €	42.622.400,67 €
<b>Total periodo</b>	<b>131.668.368,58 €</b>	<b>131.835.603,58 €</b>
<b>% Variación</b>		<b>-0,13%</b>

Cabe destacar el mantenimiento 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 salvo en las compensaciones por obligaciones de servicio.

Se debe destacar que, de los cerca de 7,5 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 bonificación por uso de la tarjeta TMG+65, con un crecimiento muy superior al 100%. Hay que tener en cuenta que su implantación fue en enero de 2024, por lo que los datos del período anterior corresponden a la mitad del período.

También es significativo el crecimiento en la recaudación por viajes y venta de bonos, del 9%, que reflejan la progresiva recuperación de la demanda del 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 85 M€ por medio de distintos tipos de compensaciones y bonificaciones para asegurar los servicios y beneficios del PTPG.
- Los usuarios aportaron más de 46,5 M€ directamente a través de billetes y bonos.
- Tres concesiones rentables abonan sobre 489.000 € al año por canon de concesión.

7

se me que es facer moito sentir...

# 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 28 de abril y el 2 de junio de 2025, la **quinta 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 la parada	Satisfacción con el servicio. Perfil de uso y caracterización de los usuarios
	<b>Cliente misterioso. Verificaciones de expediciones.</b>	1.974 observaciones	Presenciales a bordo	Cumplimiento de la oferta y calidad percibida
	<b>Encuestas de calidad en centros escolares</b>	309 Encuestas	Online	Calidad de los servicios integrados
	<b>Encuestas telefónicas a personas NO usuarias</b>	612 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 **1.974 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 **309 encuestas válidas** de los 446 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 **612 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 7,7**, lo que en transporte público supone una valoración alta. Además, los usuarios/as recomendarían el servicio con una **probabilidad media del 76,9%**, 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, el precio del viaje, la puntualidad, el trato del conductor/a y la disponibilidad de mobiliario urbano** 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 60,4% de las personas usuarias el autobús es su medio de transporte principal**, mientras el otro 39,6% 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 98,4% de los casos** en los que se utiliza.
- El **77,3% 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 16,2% de los viajes por las personas encuestadas. El 78,1% de los viajes son pagados con tarjeta TMG o TMGXN, 7,7 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, para los usuarios/as mayores de 65 años se ha **puesto en marcha en 2024 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 82,5% 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 y el trato recibido por parte del conductor/a, y el buen aspecto exterior e interior del autobús**. 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, información del vehículo, y la validación del billete 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 51,3%, existiendo margen de mejora de la red**. Esta valoración positiva es inferior a la del año 2024, 59,9%.
- La Administración está definiendo acciones dirigidas a 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.



### 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 y la mejora de la aplicación de escolares** con el fin de que el servicio se realice lo mejor posible.
- El **sistema de gestión de plaza** ha recibido una valoración positiva en el 38,2% 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 quinta campaña de trabajos de campo para medir la calidad del transporte interurbano en toda Galicia.
- Se realizaron más de 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 7,7, otorgando las mejores notas a la duración del viaje, el precio del viaje, la puntualidad, el trato del conductor/a y la disponibilidad de mobiliario urbano.
- Las verificaciones detectaron un cumplimiento global del 82,5% 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, 2024 y 2025 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.

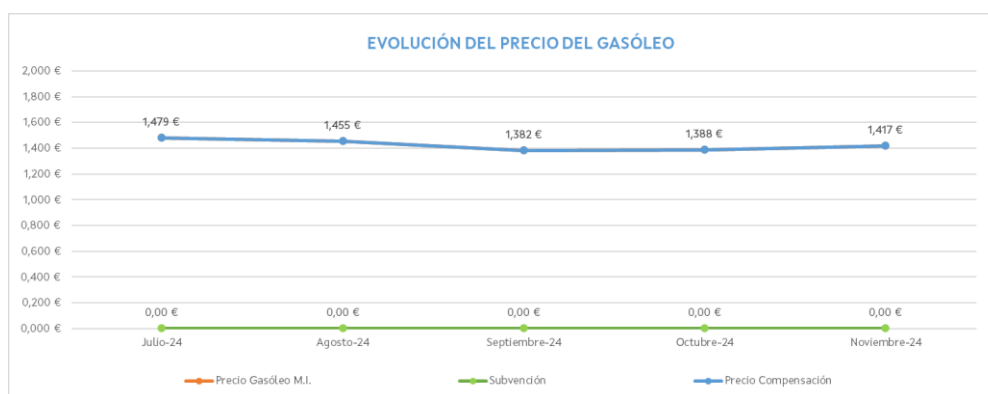
En la anterior memoria, el precio del gasóleo sufrió una variación prácticamente nula de un 0,1%, situándose en 1,476 €/litro, aunque se mantiene por encima de los niveles iniciales de 2022.

Posteriormente, en el período de esta memoria de julio a noviembre de 2024,

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 durante todo el periodo que abarca la presente memoria y hasta el 30 de diciembre 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.

siendo este el último mes de aplicación de la Orden del 23 de febrero de 2023, la variación del precio del gasóleo fue descendente (4,2%), alcanzando un valor de 1,417 €/litro en noviembre de 2024, 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 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.

## 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.

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 ha inyectado más de 3,3 millones de euros de liquidez a las empresas concesionarias hasta noviembre 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.**

### 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 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 4,5% en el número de usuarios generales** entre julio de 2024 y junio de 2025 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 diciembre 2025**.

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 59,8% 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 36,8 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.

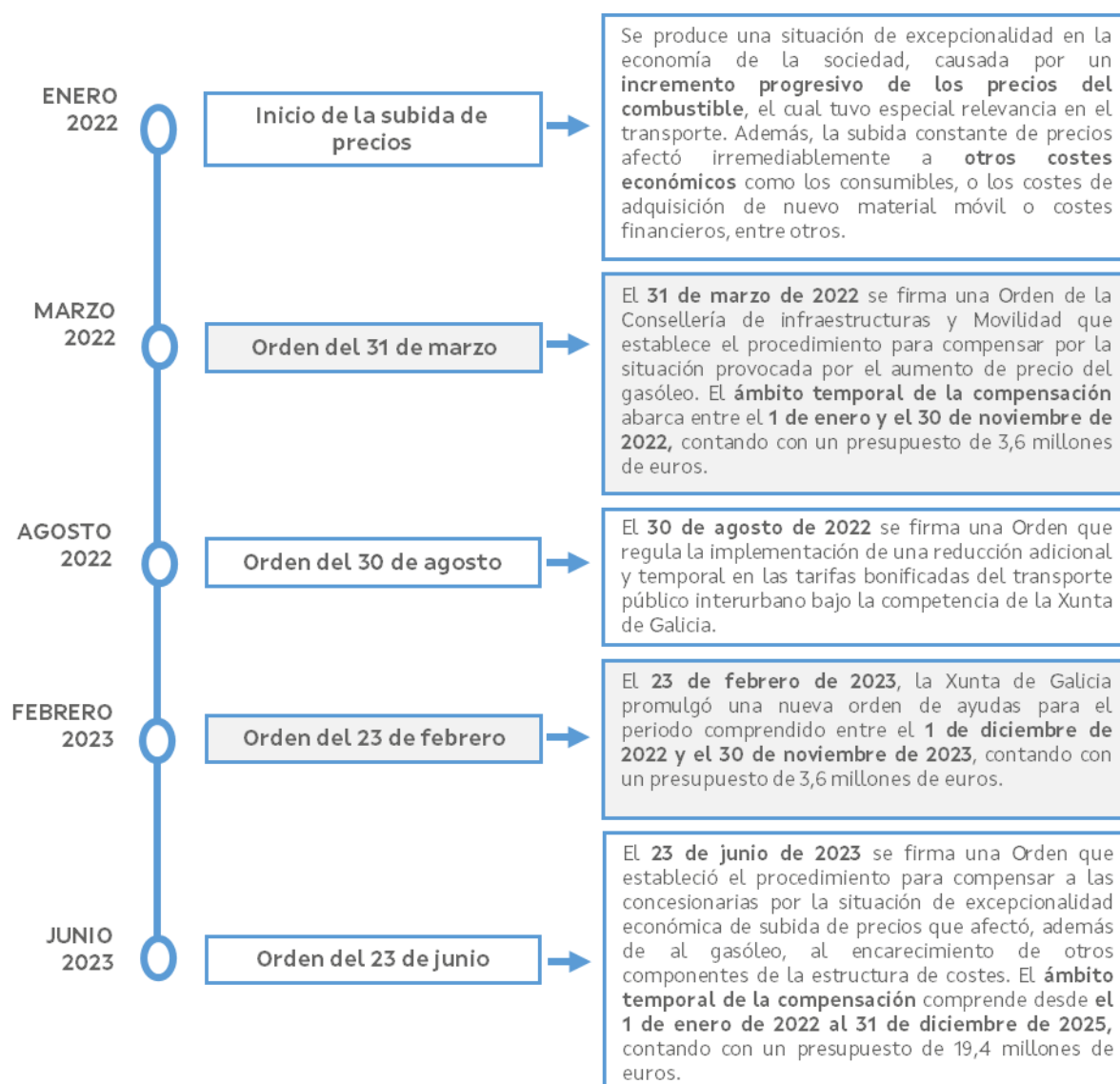
**A través de estas nuevas ayudas, la Xunta de Galicia inyectó casi 14,5 millones de euros de liquidez a las empresas concesionarias hasta junio de 2025 con el objetivo de aliviar el déficit generado por el incremento de otros costes asociados a los servicios de transporte colectivo. Durante el periodo de la memoria, aportó 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 irremediablemente 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, 2024 y 2025 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 36,8 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 4,5% en el número de usuarios generales entre julio de 2024 y junio de 2025 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 14,5 millones de euros de liquidez a las empresas concesionarias hasta junio de 2025 con el objetivo de aliviar el déficit generado por el incremento de otros costes asociados a los servicios de transporte colectivo.



# Anexo I

## 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	2025 <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	3.601	3.617
Número de líneas integradas	[ud.]	0	449	454	467	1.809	2.236	2.272	2.236	2.229	2.232
Número de líneas a demanda	[ud.]	0	442	444	475	1.612	2.093	2.207	2.236	2.257	2.276
<b>PARADAS</b>											
Número total de paradas	[ud.]	20.557	25.656	25.916	27.211	49.270	53.168	55.628	56.910	58.399	58.844
Número de paradas integradas	[ud.]	0	3.192	4.108	5.507	18.442	23.588	24.329	24.454	24.737	24.950
Número de paradas a demanda	[ud.]	0	5.313	5.376	6.005	16.478	24.512	27.346	28.392	29.275	29.779
<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	2.362.280	2.359.391
Servicios integrados anuales	[ud.]	0	223.264	239.692	249.282	801.148	887.889	880.833	867.658	857.576	856.529
Servicios a demanda anuales	[ud.]	0	274.054	278.239	288.088	704.937	876.995	908.767	923.927	934.088	939.787
<b>VEHÍCULOS KILÓMETRO SERVICIO</b>											
Vehículos Kilómetro servicio totales anuales	[km]	37.513.060	41.136.588	43.017.041	45.167.893	54.871.430	57.344.032	57.441.991	57.940.570	58.861.526	58.917.012

## INDICADORES DE OFERTA

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <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	24,9	25,0
<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	61,9	61,7
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	42,4	42,4
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	36,3	36,3
<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	62,9
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	50,1	50,6
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	39,5	39,8

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2025, 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	2025 <sup>1</sup>
Número de personas usuarias totales	[ud.]	13.663.553	18.311.107	21.995.153	23.223.194	15.760.713	24.400.013	30.638.627	35.196.141	38.009.437	20.243.855
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	11.530.054	6.788.163
Número de personas usuarias en servicios a demanda	[ud.]	-	-	798	7.725	889	3.791	7.897	11.010	16.181	9.965

### INDICADORES DE DEMANDA

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <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	16	9 <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	30,3	33,5
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	8,7	8,8
Número total de personas usuarias en servicios integrados / Circulaciones anuales de transporte integrado	[Personas usuarias / Servicio]	-	5	11	11	5	12	13	13	13	8 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES DE RED A 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	1,5	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	81,4	83,4 <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	18,6	16,6 <sup>(2)</sup>

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2025, 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 2025 sobre la oferta anual a junio de 2025.

### 3. INDICADORES ECONÓMICOS

#### DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <sup>1</sup>
Ingresos totales	[€]	53.389.983	107.696.281	108.090.083	122.175.994	129.362.548	67.809.676
Aportación económica de las Administraciones (locales y autonómicas) (COSP, CURP, bonificaciones por ATM, TXN, T+65 y otras ayudas extraordinarias)	[€]	50.354.613	85.581.407	77.652.840	82.932.587	84.502.861	44.744.874
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	44.859.686	23.064.802

#### INDICADORES ECONÓMICOS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <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	65,3	66,8 <sup>(2)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias / Ingresos totales	[%]	5,7	20,5	28,2	32,1	34,7	33,2 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES ECONÓMICOS POR PERSONA USUARIA</b>							
Ingresos totales / Personas usuarias totales	[€ / Persona usuaria]	3,39	4,41	3,53	3,47	3,40	3,26 <sup>(2)</sup>
Aportaciones desde las Administraciones / Personas usuarias totales	[€ / Persona usuaria]	3,19	3,51	2,53	2,36	2,22	2,17 <sup>(2)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias / Personas usuarias totales	[€ / Persona usuaria]	0,19	0,91	0,99	1,12	1,18	1,08 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES ECONÓMICOS POR KILÓMETRO DE SERVICIO</b>							
Ingresos totales / Veh-Km de servicio totales anuales	[€ / km]	0,97	1,88	1,88	2,11	2,20	1,11 <sup>(2)</sup>
Aportaciones desde las Administraciones / Veh-Km de servicio totales anuales	[€ / km]	0,92	1,49	1,35	1,43	1,44	0,74 <sup>(2)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes de las personas usuarias / Veh-Km de servicio totales anuales	[€ / km]	0,06	0,39	0,53	0,68	0,76	0,37 <sup>(2)</sup>

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2025, 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 2025 sobre la oferta anual a junio de 2025.

## 4. INDICADORES SOCIALES

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <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	0
<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	5,5	2,9 <sup>(2)</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	2,2	1,2 <sup>(2)</sup>

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2025, 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 2025 sobre la oferta anual a junio de 2025.

<sup>3</sup> Corresponden con los datos de proyecto (PTPG).

## 5. INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2021	2022	2023	2024	2025
<b>INDICADORES DE VALORACIÓN DEL SERVICIO</b>						
Índice de satisfacción	[ud.]	7,9 / 10	7,89 / 10	7,58 / 10	7,63 / 10	7,71 / 10
Satisfacción global	[ud.]	7,84 / 10	7,71 / 10	7,44 / 10	7,67 / 10	7,59 / 10
Probabilidad de recomendarlo	[ud.]	7,9 / 10	7,84 / 10	7,62 / 10	7,74 / 10	7,69 / 10
<b>INDICADORES DE VALORACIÓN DEL USO DE LA TMG / TXN / TMG+65</b>						
Bonificaciones	[ud.]	4,14 / 5	3,96 / 5	4,26 / 5	4,37 / 5	4,43 / 5
Fiabilidad/funcionamiento	[ud.]	4,15 / 5	4,03 / 5	4,25 / 5	4,33 / 5	4,39 / 5
Proceso de adquisición	[ud.]	4,17 / 5	4,1 / 5	4,29 / 5	4,37 / 5	4,41 / 5
Proceso de recarga	[ud.]	4,19 / 5	4,02 / 5	4,21 / 5	4,27 / 5	4,39 / 5

## 6. INDICADORES AMBIENTALES

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2024	2025 <sup>1</sup>
<b>INDICADORES DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS POR CATEGORÍA AMBIENTAL</b>			
Número de vehículos CEM / Número total de vehículos	[%]	0,0%	0,1%
Número de vehículos ECO / Número total de vehículos	[%]	7,6%	20,2%
Número de vehículos C / Número total de vehículos	[%]	80,0%	73,1%
Número de vehículos B / Número total de vehículos	[%]	12,4%	6,7%
<b>INDICADOR RELATIVO A LA CONTAMINACIÓN DEL PARQUE MÓVIL</b>			
Índice de contaminación del parque móvil (ICP)	[ud.]	2,0	1,9

<sup>1</sup> Se corresponde con los datos a fecha de 30 de junio de 2025.