

# PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

MEMORIA ANUAL \ RESUMO EXECUTIVO  
XULLO 2024 \ XUÑO 2025



**PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA**

MEMORIA ANUAL XULLO 2024 | XUÑO 2025

RESUMO EXECUTIVO

# Índice

---

1. Un modelo de transporte sostible, eficiente e adaptado ás necesidades actuais .....	6
<b>1.1.</b> A transición que garantiu unha total renovación dos servizos .....	7
<b>1.2.</b> Incremento da cobertura, servizos integrados ou compartidos, servizos baixo demanda e maior calidade ambiental: as melloras aplicadas polo PTPG .....	8
<b>1.3.</b> Tecnoloxía aplicada á eficacia .....	10
<b>1.4.</b> Melloras nas condicións de emprego do sector: estabilidade e creación de emprego .....	12
<b>1.5.</b> Actuacións levadas a cabo ao longo do período xullo 2024 a xuño 2025 .....	13
2. A oferta de servizos .....	18
<b>2.1.</b> Antecedentes, transformación e evolución da oferta de servizos: 2016 – 2025 .....	19
<b>2.2.</b> Oferta de servizos no período da memoria anual: xullo de 2024 a xuño de 2025 .....	21
3. A demanda de persoas usuarias .....	28
<b>3.1.</b> Antecedentes e evolución da demanda: 2016-2025 .....	29
<b>3.2.</b> Demanda de persoas usuarias no período da memoria anual: xullo de 2024 a xuño de 2025 .....	30
<b>3.3.</b> Transporte baixo demanda .....	35
<b>3.4.</b> Demanda de persoas usuarias por título de transporte.....	37
4. O actual sistema tarifario, máis económico, uniforme e versátil .....	42
<b>4.1.</b> Antecedentes .....	43
<b>4.2.</b> Tarifas .....	44
<b>4.3.</b> Bonificacións e vantaxes das actuais tarxetas de transporte .....	44
<b>4.4.</b> Tarifas sociais e axudas .....	47
<b>4.5.</b> Emisión e distribución dos sistemas de pago .....	48
<b>4.6.</b> Actuacións previstas coa Área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria .....	48

5. Relación coas persoas usuarias. O servizo que atende e responde á cidadanía .....	52
<b>5.1.</b> Información á persoa usuaria .....	53
<b>5.2.</b> Atención ás persoas usuarias. A importancia das solicitudes e o seu procesamento .....	54
6. Financiamento do sistema, a inversión ao futuro .....	58
<b>6.1.</b> Gasto realizado pola Xunta de Galicia .....	59
<b>6.2.</b> Recadación dos concesionarios .....	63
<b>6.3.</b> Canon de concesión .....	64
<b>6.4.</b> Resumo de financiamento do sistema .....	64
7. Calidade do sistema .....	68
<b>7.1.</b> Descrición e obxectivos dos traballos de campo .....	69
<b>7.2.</b> Resultados dos traballos de campo .....	71
8. Impacto de situacións sobrevindas no transporte público .....	76
<b>8.1.</b> Impacto nos custos do transporte derivados da subida de prezos .....	77
Anexo I. Indicadores da evolución do transporte público de Galicia .....	84

An aerial, blue-tinted photograph of a city street featuring a roundabout. A dedicated lane for buses and taxis is visible, marked with the text 'BUS TAXI'. Several cars are seen navigating the roundabout and the adjacent lanes. The overall scene is presented in a monochromatic blue color scheme.

# 1

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

---

O Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG) posto en marcha en 2020 continuou no período comprendido entre xullo de 2024 e xuño de 2025 afondando en actuacións específicas para ofrecer servizos en constante adaptación ás necesidades das zonas máis poboadas e do rural, para potenciar a accesibilidade de todas as persoas, facilitar a intermodalidade e seguir garantindo un servizo público eficiente e de calidade.

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

## 1.1. A transición que garantiu unha total renovación dos servizos

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

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

A Lei 2/2017, xunto coa lei 10/2016, sentou as bases para a implantación do Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG). Estas leis estableceron un marco legal para a adjudicación directa de contratos de xestión de servizos públicos de transporte de

persoas, garantindo a continuidade dos servizos durante a reorganización completa dos sistemas de transporte por estrada.

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

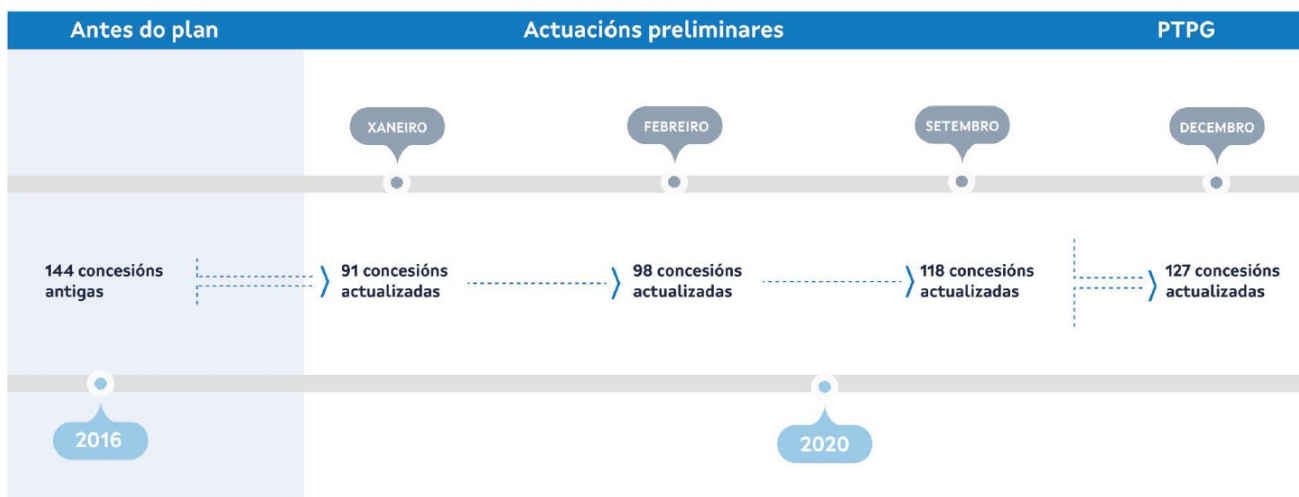
Tamén se buscou unha unificación de tarifas en toda a comunidade autónoma. Levouse a cabo un proceso participativo no que se consultou aos concellos beneficiados para deseñar un novo sistema de transporte adaptado ás súas necesidades. Tras a súa aprobación en novembro de 2018, o PTPG foi publicado en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

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

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

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

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



Cronoloxía da evolución das concesións de transporte público ca implantación doPTPG.

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

### 1.2.1. Adaptación á nova realidade social

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

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

últimos anos está a sufrirse unha baixada de poboación.

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

### 1.2.2. Incremento da cobertura territorial

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

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

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



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

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

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

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

**En xuño de 2025, había 2.276 liñas baixo demanda en funcionamento en Galicia, que representaban o 62,9% de todas as liñas do sistema, cun total de 29.779 paradas baixo demanda nas que se prestaban 939.787 servizos ao ano.**

#### 1.2.3. Frotas máis modernas

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

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

O PTPG tamén mellorou o equipamento dos vehículos. Desde que se completou a renovación, o 100% dos autobuses dedicados ao transporte integrado está equipado con cintos de seguridade.

#### 1.2.4. Accesibilidade

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

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

### 1.2.5. Calidade ambiental

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

### 1.2.6. Modernización

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

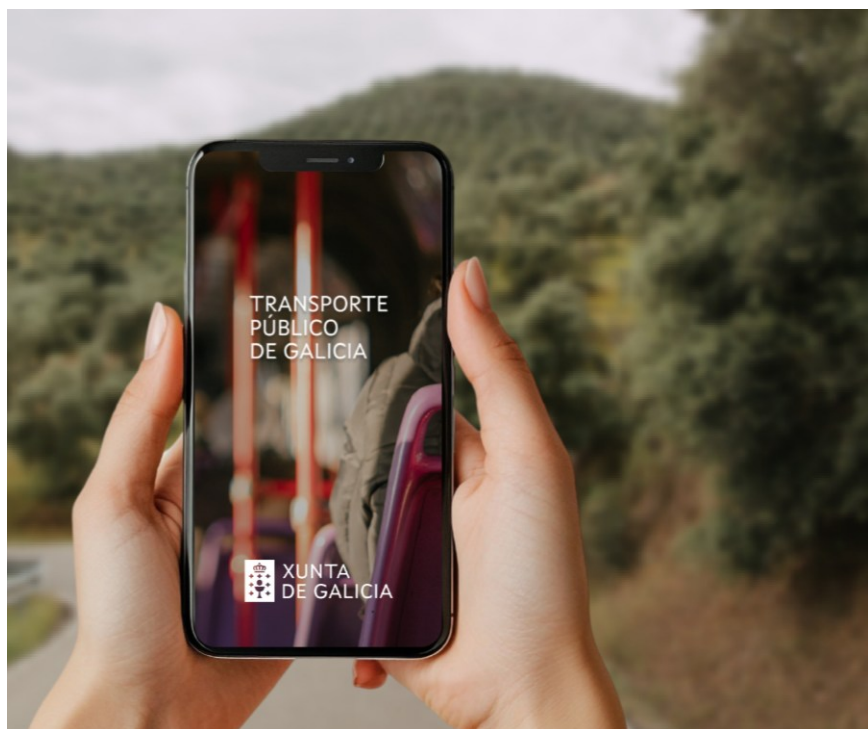
*Os gráficos cos datos dos apartados anteriores poden consultarse no apartado 1.2. da memoria anual.*

## 1.3. Tecnoloxía aplicada á eficacia

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

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

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



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



## **OTRANS:**

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



## **Páxina web bus.gal:**

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



## **Sistema de Axuda á Explotación (SAE):**

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



## **Equipamentos de monética:**

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



## **APP Transporte público:**

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



## **Aplicacións tecnolóxicas para o seguimento e control de escolares:**

*En todas aquelas concesións que presenten servizos integrados.*

## Novos desenvolvementos tecnolóxicos

# Plataforma de Mobilidade 4.0 - MoBT

No marco do plan e-Mobility, a Xunta de Galicia impulsou a Plataforma de Mobilidade 4.0 – MoBT para avanzar na dixitalización do transporte público. Esta incluírá un portal web e unha App con planificación multimodal, información en tempo real e un sistema integrado de pago e reserva. Ademais, implantará o pago baseado en conta (ABT), permitindo viaxar antes de pagar, con opcións como un QR no móbil, tarxeta bancaria ou unha nova tarxeta MoBT.

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

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

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

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



## 1.5. Actuacións levadas a cabo ao longo do período xullo 2024 a xuño 2025

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

### Posta en servizo da liña Conecta A Coruña - Lugo

A Xunta puxo en marcha o 1 de xaneiro de 2025 a Liña Conecta A Coruña – Lugo, primeiro paso da rede de transporte expreso destinada a reforzar as conexións directas en autobús entre as principais cidades galegas.

Esta liña ten unha duración dunha hora e 10 minutos e incorporou 92 servizos adicionais cada semana entre ambas as cidades.

Nos seis primeiros meses de funcionamento, a Liña Conecta A Coruña – Lugo transportou máis de 30.000 persoas usuarias, e a demanda na relación A Coruña



– Lugo, e viceversa, incrementouse en torno ao 25 % de media respecto a 2024.

### Información pública do proxecto de Explotación XG843

En xuño de 2025, a Xunta de Galicia someteu a información pública o proxecto de

explotación da nova concesión de servizo público de transporte regular de viaxeiros por estrada XG843 – A Coruña – Ferrol – Ortigueira – Viveiro – Vilalba – Lugo– que incorporará a segunda Liña Conecta entre Ferrol, As Pontes e Lugo, que reducirá a unha hora e 30 minutos o tempo total de viaxe entre Ferrol e Lugo. O proxecto de explotación inclúen 28 servizos semanais adicionais entre as cidades.

A nova Liña Conecta realizará parada nas Pontes de García Rodríguez, atendendo ao alto volume de desprazamentos con Ferrol, con máis de medio millón de viaxes por estrada ao ano.



### Reforzo de conexións entre Sanxenxo e Pontevedra

A Xunta reforzou as conexións de autobús entre Sanxenxo e Pontevedra durante os meses de xullo e agosto de 2024 con 88 servizos adicionais á semana, dos cales 58 son directos. Os novos servizos comezaron o 1 de xullo para facilitar o desprazamento interurbano nesta área durante a tempada de maior atracción de visitantes.

58 servizos préstanse nunha liña directa Sanxenxo-Pontevedra pola AP-9 e a AG-41, mentres outras 30 frecuencias á semana conectan Sanxenxo, Poio e Pontevedra pola estrada PO-308, das cales 10 se manteñen

todo o ano nunha nova liña Areas-Pontevedra.



### Adaptación de horarios de autobuses entre O Barco de Valdeorras e A Gudiña para enlazar cos trens que conectan Galicia e Madrid

A Xunta adaptou desde o 2 de xaneiro de 2025 os horarios dos autobuses entre O Barco de Valdeorras e A Gudiña para facilitar sete enlaces diarios cos trens entre Galicia e Madrid.

Cos novos horarios, **asegurose aos viaxeiros a conexión con catro trens con saída cara a Madrid e tres trens con chegada á Gudiña**, entre as 08:30 e as 21:00 horas.

Esta medida permitiu **manter a intermodalidade entre transporte por estrada e ferroviario**, seguindo as adaptacións previas realizadas en anos anteriores para axustarse ás modificacións dos horarios dos trens na estación da Gudiña. Ademais, a Xunta mantivo o resto dos servizos existentes entre as dúas comarcas.

### Ampliación de servizos entre o IES Eduardo Pondal de Ponteceso ata Laxe e Carballo

A Xunta reorganizou desde o 1 de setembro **5 liñas de autobús do IES Eduardo Pondal de Ponteceso para ampliar o servizo ata Laxe e Carballo**, facilitando o acceso en transporte público ao alumnado que cursa ensinanzas non obrigatorias no centro, como

os novos ciclos de Formación Profesional postos en marcha este curso.

Prolongáronse dúas das rutas ata Carballo e Laxe, coa incorporación de 15 novas paradas non integradas nos municipios de Cabana de Bergantiños, Carballo e Laxe. Ao tempo, a reorganización asegurou un deseño optimizado das liñas tamén ara escolares de ensinanza obrigatoria con reserva de prazas, así como unha adaptación de horarios que equilibrou os tempos de viaxe para todo o alumando.



### Servizos especiais de autobús para a romaría da Saíña

A Xunta puxo en marcha servizos especiais de autobús con motivo da romaría da Saíña, en Rairiz da Veiga, que facilitan alternativas seguras e sostibles de viaxe en transporte público durante a celebración.

Desde o venres ata o domingo, funcionaron **dúas frecuencias en cada sentido durante a noite entre Xinzo de Limia e A Saíña**, cun tempo estimado de viaxe de 15 minutos e horarios adaptados aos da romaría.

### Servizos de autobús ó aparcadoiro disuasorio do Campo (Marín)

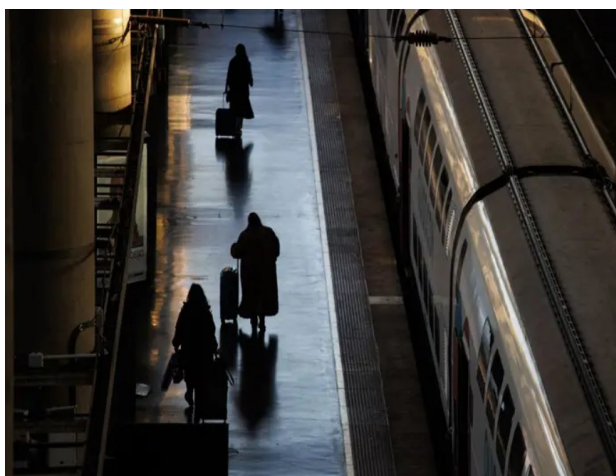
A Xunta activou dende o día 9 de decembro de 2024 catro servizos diarios de autobús entre o casco urbano de Marín e o aparcadoiro disuasorio da parroquia do Campo. Con esta medida, conectouse co

transporte público a área de estacionamento habilitada en xullo, xa equipada cunha marquesiña para facilitar os enlaces cos autobuses interurbanos.

Os servizos entre o aparcadoiro disuasorio e Marín préstanse mediante dúas liñas, cada unha cun servizo de ida e outro de volta de luns a venres laborables.

### **Servizo especial de reforzos de autobústralo apagón xeral**

A colaboración entre a Xunta de Galicia e as empresas concesionarias de transporte permitiu poñer en marcha **un servizo especial de reforzos nas liñas de autobúso 29 de abril de 2025, co fin de atender a demanda excepcional xerada pola interrupción do servizo ferroviario tras o apagón xeral.**



Prestouse especial atención aos horarios de maior demanda, incrementando a frecuencia dos autobuses para absorber a afluencia adicional de viaxeiros. Este dispositivo especial reforzou principalmente os servizos nos seguintes corredores:

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

Con esta medida, asegurouse a continuidade da mobilidade interurbana durante a situación extraordinaria, garantindo a conexión entre as principais cidades galegas e ofrecendo alternativas fiables ao transporte ferroviario afectado.

### **Ampliación e axuste de horarios na liña Bande – Ourense**

A Xunta de Galicia ampliou e axustou o servizo de transporte interurbano na liña Bande – Ourense a partir do 12 de xuño de 2025, co obxectivo de mellorar os enlaces e ofrecer un mellor servizo ao conxunto das comarcas da Baixa Limia e Terras de Celanova.

Con esta actuación, incrementáronse as frecuencias e adaptáronse os horarios existentes á demanda detectada. De luns a venres laborables incorporáronse dous novos servizos a media mañá, e para atender o aumento da demanda dos venres pola tarde habilitouse unha nova expedición en cada sentido, o que supuxo un incremento do 100% respecto aos servizos anteriores dos venres.

Durante a fin de semana, os sábados funcionan dous servizos de ida entre Ourense e Bande, mentres os domingos se ofrecen tres servizos de ida e tres de volta. En días festivos, as comarcas dispoñen de dous servizos en cada sentido, pola mañá e pola tarde.

## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 1

- O proceso de modernización do transporte público iniciouse en 2016, establecendo as bases legais para garantir a prestación dos servizos en risco de continuidade e para a tramitación completa do PTPG.
- Os servizos do PTPG deséñanse para dar resposta a un aumento continuo da mobilidade entre os municipios das áreas máis urbanizadas, á vez que garanten os servizos de autobús nas zonas rurais, como elemento cohesionador e dinamizador.
- A integración do transporte de escolares na modalidade de autobús compartido permitiu dotar de transporte público a municipios polos que non pasaba ningunha liña regular de autobuses.
- O servizo baixo demanda minimiza a circulación de autobuses baleiros ou de moi baixa ocupación e garanten o acceso ao transporte público especialmente nas zonas rurais caracterizadas por baixos niveis de demanda e de rendibilidade do autobús. A xuño de 2025, atendíanse baixo demanda 29.779 paradas en 939.787 servizos ao ano.
- Os criterios de calidade máis esixentes do PTPG dan lugar a que os servizos se presten con autobuses máis novos e seguros, máis accesibles, menos contaminantes e dotados de máquinas canceladoras que permiten estender a toda Galicia os descontos e bonificacións asociadas ás tarxetas TMG e TMGXN.
- O PTPG vai en consonancia cos programas de modernización tecnolóxica da Xunta de Galicia para mellorar a eficiencia, o control da xestión e a planificación dun modelo de transporte sustentable. Os desenvolvementos tecnolóxicos dan soporte aos beneficios económicos para as persoas usuarias e permiten desenvolver melloras como a información de servizos en tempo real.
- O PTPG impuxo condicións estritas de subrogación de persoal, de estabilidade laboral, de impulso da igualdade e de formación continua. A consolidación do persoal acompañante aumentou nun 33% a súa cifra nas novas concesións.
- Ao longo do período temporal ao que fai referencia esta memoria, o sistema continuou axustándose ás necesidades actuais, coa mellora de servizos en distintas conexións, e avanzando nos proxectos de dixitalización da mobilidade, como a Plataforma de Mobilidade 4.0 - MoBT.

# 2

## A OFERTA DE SERVICIOS



---

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

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

Unha vez analizada a evolución anual, realízase unha análise mensual do período concreto de estudo da presente memoria, entre xullo de 2024 a xuño de 2025. Móstranse, ademais, datos representativos do período da memoria anual anterior, correspondente con xullo de 2023 a xuño de 2024, para a correspondente comparativa entre ambos os períodos.

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

## 2.1. Antecedentes, transformación e evolución da oferta de servizos: 2016 - 2025

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

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

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

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

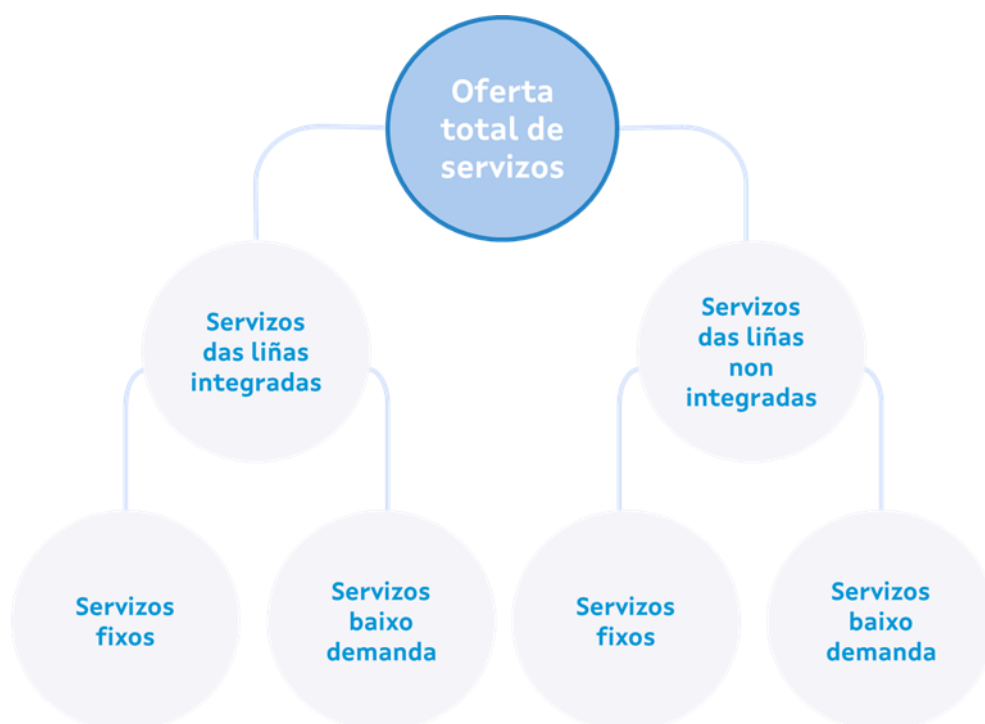
Entre as novidades do transporte compartido está a posibilidade de, segundo a demanda, empregar autobuses pequenos ou turismos legalmente habilitados.

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

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

**En xullo de 2025, o número de liñas baixo demanda en Galicia foi de 2.276.**

**Inclúen 29.779 paradas para atender as solicitudes e permite prestar 939.787 servizos baixo demanda ao ano.**



### 2.1.1. Oferta total de transporte público

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

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

- O número total de liñas, como mínimo, duplicouse, chegando a multiplicarse por 6 en Lugo. En A Coruña e Pontevedra, cuadriplicouse o número de liñas.
- As paradas experimentaron un aumento de máis do dobre en todas as provincias. Na provincia de Lugo multiplicouse case por 5 no 2024. Desde 2020, o proceso de axuste continuo da oferta do transporte público continuou elevando anualmente a cifra de paradas.
- O crecemento da oferta de servizos anuais segue este mesmo patrón, mantendo un incremento continuado ao longo dos anos, que se viu acrecentado en 2020 (en 2017 en Ourense). A Coruña é a provincia coa maior oferta de servizos ao ano, aínda que o incremento dende a posta en marcha do PTPG foi proporcionalmente maior no resto das provincias.

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

### 2.1.2. Servizos de transporte integrados ou compartidos

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

**En xullo de 2025, Galicia contaba con 2.232 liñas de transporte compartido, cun mínimo de 400 liñas en cada provincia; 24.950 paradas, cun mínimo de 4.800 en cada provincia; e superándose os 260.000 servizos anuais nas provincias da Coruña e Pontevedra e os 160.000 nas provincias de Lugo e Ourense.**

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

### 2.1.3. Servizos de transporte non integrados

A oferta de liñas, paradas e servizos de transporte non integrado incrementouse paulatinamente desde o ano 2016, aínda que en 2017 prodúcese unha redución das liñas non integradas debido a un primeiro proceso de unificación e renovación destas. En xullo de 2025, Galicia contaba con 1.385 liñas de transporte non integrado. O crecemento das paradas non integradas é significativo, excedendo os 16.250 puntos de parada na Coruña, 3.000 puntos en Lugo, 4.800 puntos en Ourense e 9.500 puntos en Pontevedra.

**O número de servizos das liñas non integradas superou os 1,5 millóns ao ano e creceu progresivamente en todas as provincias excepto en Ourense, debido aos procesos de reestruturación e á súa conversión en servizos integrados ou compartidos. Esta é unha liña e actuación seguida no PTPG.**

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

## 2.2. Oferta de servizos no período da memoria anual: xullo 2024 a xuño 2025

### 2.2.1. Oferta de transporte público en Galicia

Os datos presentados a continuación analizan o período de estudo desta memoria, mes a mes, desde xullo de 2024 a xuño de 2025, nos distintos ámbitos territoriais (toda Galicia, as catro provincias e as cinco Áreas de Transporte Metropolitano), diferenciados por tipoloxía de servizos (total, integrados ou compartidos e non integrados) e por modalidade (fixos e a demanda). No Anexo II da memoria, preséntase unha análise dos servizos por comarca.

#### 2.2.1.1. Oferta de transporte público total

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

TRANSPORTE PÚBLICO TOTAL													
GALICIA													
ANO	MES	LIÑAS (UDS.)			PARADAS (UDS.)			SERVIZOS (UDS.)			VEH. KM (UDS. ANO)		
		TOTAL	INTEGR	NON INTEGR	TOTAL	INTEGR	NON INTEGR	TOTAL	INTEGR	NON INTEGR	TOTAL	INTEGR	NON 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
Período 2024 - 2024		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
Período 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%

A oferta de transporte incrementouse até superar as **3.600 liñas** que dan servizo a preto de **59 mil paradas**, mantendo os **máis de 2,35 millóns de servizos** ao ano.

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

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

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

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

O número de liñas de **transporte público integrado ou compartido** mantívose neste período nas **2.232 liñas** e aumentou o número de paradas até alcanzar as **24.950 paradas**. O número de paradas **aumentou en case un 3%**, mentres que o número de liñas, servizos e quilómetros de servizo baixa moi lixeiramente durante o período de estudo polos pequenos axustes de adecuación da oferta á realidade da comunidade.

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

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

### 2.2.1.3. Oferta de transporte público non integrado

Durante os 12 meses anteriores a xuño de 2025, a oferta de transporte público non integrado aumentou, superando as **1.380 liñas**, case **34.000 paradas**, **1,5 millóns de servizos** ao ano e preto de **44 millóns de quilómetros de servizo**.

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

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



## 2.2.2. Oferta de transporte público por provincia

A maioría das liñas son integradas ou compartidas para todas as provincias. Ademais, tamén en cada unha das provincias aumentou levemente o número de liñas e paradas entre xullo de 2024 e xuño de 2025. Os cambios durante os últimos 12 meses foron mínimos, indicando que o transporte público en Galicia conta cunha oferta de servizos madura.

Até xuño de 2025, a oferta por provincia evolucionou da seguinte forma:

### 2.2.2.1. Provincia da Coruña

- É a provincia con máis servizos de transporte público.
- As liñas adscritas alcanzaron as 1.226 en xuño de 2025.
- As paradas dispoñibles superan as 23.659 en xuño de 2025, incrementándose nun 2% con respecto ao período de análise anterior.
- O cómputo anual de servizos mantívose por encima dos 1,13 millóns.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 28,75 millóns nos últimos 12 meses.

### 2.2.2.3. Provincia de Ourense

- Na provincia de Ourense o incremento na oferta non integrada é maior que no resto das provincias debido ao proceso de integración do transporte público, que no caso desta provincia levou a cabo no ano 2017.
- As liñas alcanzaron as 702, supondo un incremento do 0,6% entre xullo de 2024 e xuño de 2025.
- As paradas dispoñibles eran 9.741 en xuño de 2025, supondo un incremento de do 2,1% con respecto ao período da memoria anual anterior.
- A cifra anual de servizos mantívose por encima dos 295 mil durante os últimos 12 meses.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 8,1 millóns nos últimos 12 meses.

### 2.2.2.2. Provincia de Lugo

- As liñas adscritas foron 660 en xuño de 2025.
- As paradas dispoñibles incrementáronse un 3,7% con respecto a xuño de 2024, alcanzando as 9.306 en xuño de 2025.
- A cifra anual de servizos superou os 250.000 en xuño de 2025.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 9,3 millóns nos últimos 12 meses.

### 2.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- É a segunda provincia con maior oferta total de transporte público.
- As liñas adscritas alcanzaron as 1.024 en xuño de 2025.
- As paradas dispoñibles creceron un 2% con respecto a xuño de 2024, alcanzando as 16.138.
- O cómputo anual de servizos descendeu ata os 672 mil durante os últimos 12 meses.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 12 millóns, alcanzando os 12,6 millóns en xuño de 2025

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

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

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

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

As ATM da Coruña e de Santiago de Compostela contan coa oferta máis ampla de liñas, paradas, servizos e veh-km percorridos ao ano. Do mesmo xeito que na análise da oferta global, as variacións entre o período de xullo de 2023 a xuño de 2024 ao período de xullo de 2024 a xuño de 2025 son baixas, indicando **un sistema de transporte público interurbano estable e maduro.**



### 2.2.3.1. ATM da Coruña

- É a ATM con máis liñas, paradas, circulacións anuais e veh-km.
- En xuño de 2025 contábase con 448 liñas, 7.752 paradas, 451.341 circulacións anuais e máis de 13,8 millóns de veh-km anuais.

### 2.2.3.2. ATM de Ferrol

- A oferta de liñas na ATM de Ferrol incrementouse no período entre xullo de 2024 e xuño de 2025, alcanzando un total de 229 liñas.
- En xuño de 2025 contaba con 3.924 paradas, 236.439 circulacións anuais e máis de 5,6 millóns de veh-km anuais.

### 2.2.3.3. ATM de Lugo

- A oferta de liñas na ATM de Lugo mantívose practicamente estable entre xullo de 2024 e xuño de 2025, alcanzando un total de 164 liñas.
- En xuño de 2025 contaba con 1.903 paradas, 93.087 circulacións anuais e case 5,6 millóns de veh-km anuais.

### 2.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- É a segunda ATM con máis liñas, unicamente por detrás da ATM da Coruña, e alcanzando en xuño de 2025 as 431 liñas.
- En xuño de 2025 contaba con 5.878 paradas, 361.939 circulacións anuais e máis de 13,8 millóns de veh-km anuais.

### 2.2.3.5. ATM de Vigo

- A oferta de liñas na ATM de Vigo incrementouse nun 1% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior, alcanzando en xuño de 2025 as 286 liñas.
- En xuño de 2025 contaba con 3.278 paradas, 221.726 circulacións anuais e preto de 6 millóns de veh-km anuais.

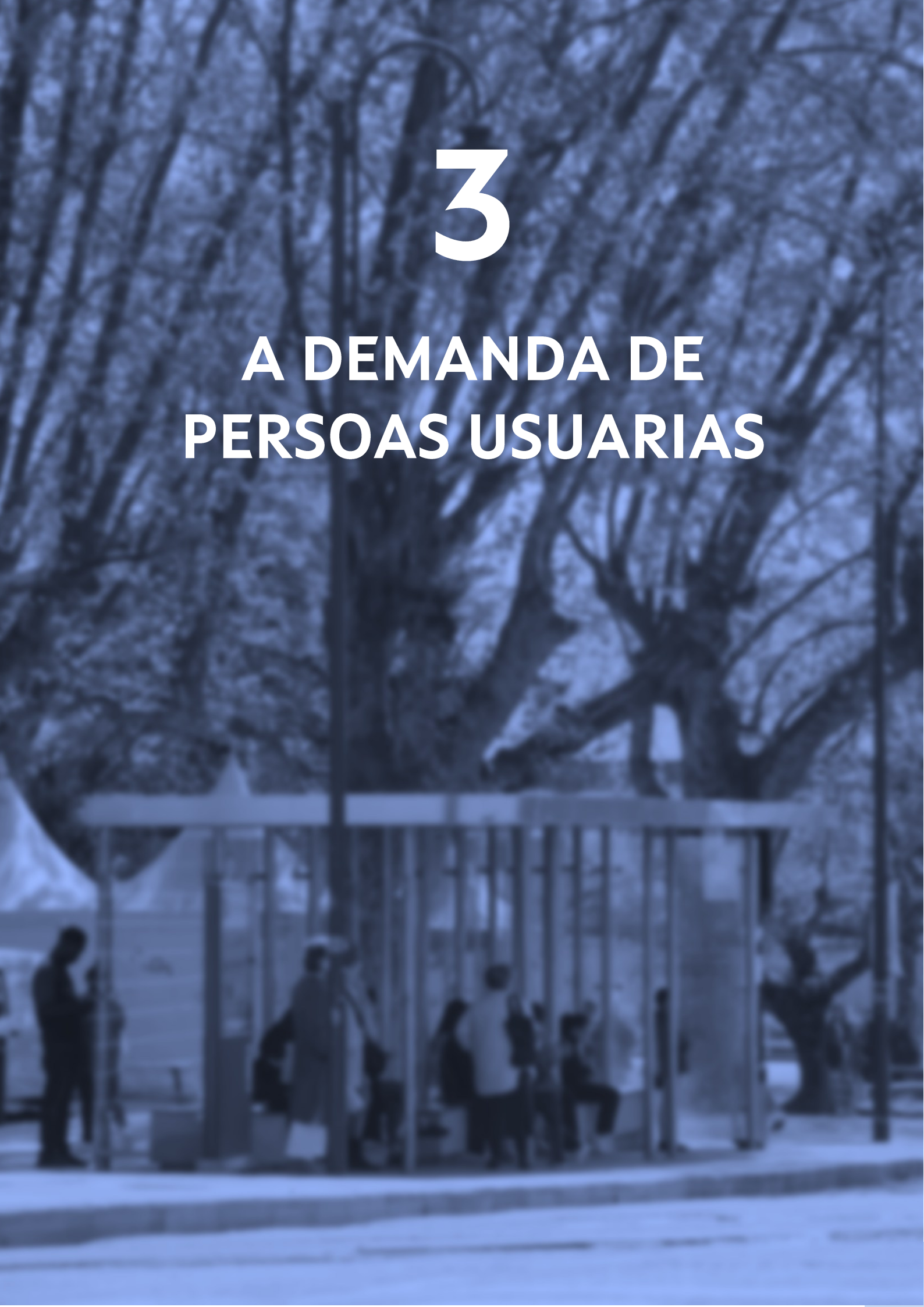
*As táboas e gráficos con todos os datos desagregados por provincia e por ATM poden consultarse nas súas seccións correspondentes dos apartados 2.2.2 e 2.2.3 da memoria anual.*

## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 2

- O PTPG amplía e especializa a oferta para adaptala aos cambios de demanda. Para iso, introduciu 2 novas modalidades de servizos: integrados e baixo demanda.
- O transporte compartido é flexible para adaptar os itinerarios e paradas ás necesidades escolares ou para optimizar os servizos a outros puntos de demanda.
- O transporte baixo demanda responde ao reto de adaptar os desprazamentos individuais e sen frecuencia fixa, especialmente en zonas do rural, e lograr que ninguén quede sen servizo de transporte, pero evitando a circulación de autobuses baleiros.
- Desde o ano 2016, a oferta de liñas, paradas e servizos, como mínimo duplicouse en todas as provincias, cun incremento brusco no ano 2020 (2017 en Ourense).
- Entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a oferta continuou practicamente estable, podendo considerar así consolidado o sistema de transporte tras a implantación do PTPG.
- O número de liñas integradas en Galicia é maior que o de liñas non integradas. Con todo, o número de paradas, servizos e veh-km anuais é superior nas liñas non integradas, debido á lonxitude das mesmas e ás frecuencias que se atenden.

# 3

## A DEMANDA DE PERSOAS USUARIAS



---

A análise de demanda de transporte público preséntase da mesma forma que a evolución da oferta, estudando demándaa ano a ano desde 2016 e a evolución mensual entre xullo de 2024 e xuño de 2025. Os datos desagréganse, igualmente, por tipo de servizo e ámbito territorial.

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

## 3.1. Antecedentes e evolución da demanda: 2016 – 2025

### 3.1.1. Demanda total de transporte público

Aínda que a demanda total se incrementou gradualmente neste período, o impacto da COVID-19 en 2020 provocou unha diminución da mesma que xa se recuperou por completo. Neste sentido, en cómputo global pódese observar como se alcanzou un máximo na demanda anual no ano 2024, con máis de 38 millóns de persoas usuarias. Asemade, é importante ter en conta a influencia do proceso de integración coas novas concesións de 2020 e o peso do número de escolares na demanda total de transporte público.

ANO		DEMANDA TOTAL DE TRANSPORTE PÚBLICO				
		DEMANDA TOTAL	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2016	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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	Viaxes	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-xuñ)	Viaxes	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 xuño de 2025, no con la demanda anual que se indica en el resto de los años

As táboas cos datos de demanda de 2016 a xuño de 2025 desagregados por provincias por cada modalidade de transporte poden consultarse no apartado 3.1 da memoria anual.

### 3.1.2. Demanda do transporte público integrado ou compartido

Esta modalidade de transporte incrementouse de forma constante desde 2017, alcanzando os 11,5 millóns de persoas usuarias en 2024, confirmando a consolidación do proceso de integración levado a cabo. Isto supón que se quintuplicou a demanda no transporte integrado do ano 2019, cifra previa á implantación do PTPG.

### 3.1.3. Demanda do transporte público non integrado

O transporte público non integrado é a modalidade de transporte que máis sufriu as consecuencias do impacto da COVID-19. Non obstante, aínda que no ano 2020 a pandemia tivese especial repercusión na demanda de transporte público non integrado, pódese observar unha tendencia crecente na demanda de 2021 cara á actualidade. Xa nos primeiros 6 meses de 2025 superábase a cifra obtida para o total de 2020.

Durante o ano 2024, houbo un total de 26,5 millóns de persoas viaxaron utilizando as liñas non integradas.

## 3.2. Demanda de persoas usuarias no período da memoria anual: xullo de 2024 a xuño de 2025

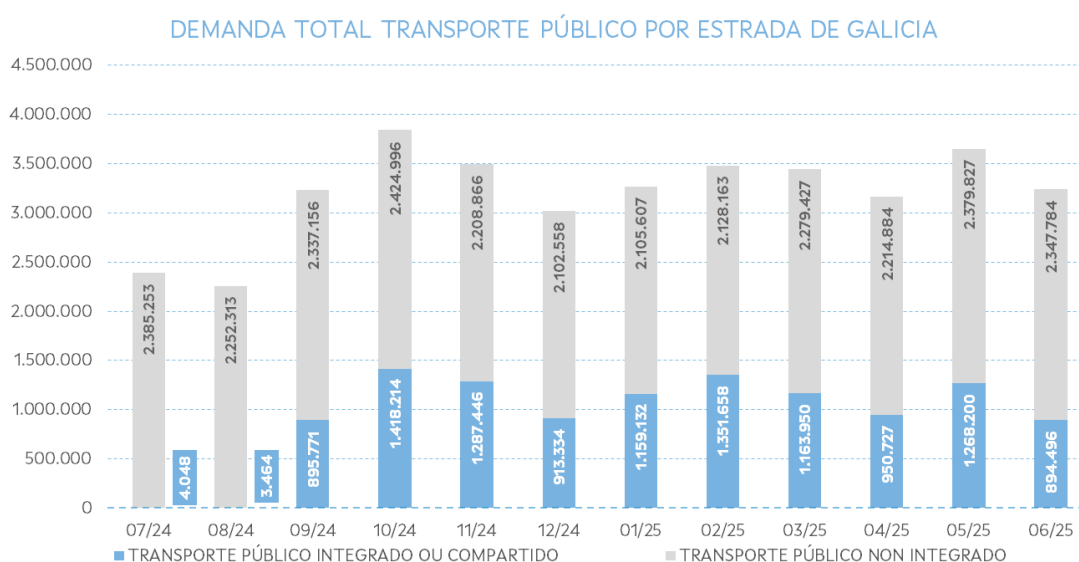
Analízase a demanda na totalidade da comunidade, a nivel das catro provincias e no ámbito das cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

### 3.2.1. Demanda de persoas usuarias

#### 3.2.1.1. Demanda total de persoas usuarias

A demanda total de persoas usuarias do transporte público en Galicia mostra unha evolución positiva entre xullo de 2024 e xuño de 2025, sendo practicamente constante, ata alcanzar unha suma de preto de 38,5 millóns de usuarios nestes 12 meses de análise da memoria, despois de pasar por un período de consolidación do PTPG e a normalización da situación causada pola pandemia onde houbo restricións de mobilidade que afectaron á demanda do transporte público en Galicia.

A cifra máxima de demanda mensual alcanzouse en outubro de 2024 cun total de 3,84 millóns de persoas viaxeiras. Comparando os datos deste período co período de análise da memoria anual anterior (xullo de 2023 a xuño de 2024), a demanda incrementouse nun 4,5%.



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

### 3.2.1.2. Demanda de transporte integrado ou compartido

Os datos mensuais desta modalidade mostran un incremento da demanda en todas as provincias. A demanda total en transporte integrado entre xullo de 2024 e xuño de 2025 superou os **11,3 millóns de persoas usuarias**, o que supón un decrecemento do 1,7% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior, entre xullo de 2023 e xuño de 2024. O mes con maior demanda de transporte integrado foi outubro de 2024, con máis de 1,4 millóns de usuarios/as.

A maioría destas viaxes son de escolares con reserva de praza, alcanzando os 10,3 millóns de persoas usuarias durante este período. Non obstante, a demanda de non escolares de transporte compartido sufriu un incremento do 2,8% no último ano, superando o millón de persoas usuarias.

### 3.2.1.3. Demanda de transporte non integrado

Os datos mensuais da demanda de transporte non integrado alcanzaron entre xullo de 2024 e xuño de 2025 os 27,1 millóns de persoas usuarias, o que supón un 7,3% máis que no período anterior, de xullo de 2023 a xuño de 2024.



### 3.2.2. Demanda de usuarios por provincia

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

ANO	MES	DEMANDA TOTAL DE TRANSPORTE PÚBLICO				
		DEMANDA TOTAL	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
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 período 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 período 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, segundo o tipo de servizo empregado, A Coruña e Pontevedra rexistran unha maior demanda no transporte de uso xeral, mentres que as provincias de Ourense e Lugo rexistran máis persoas usuarias no transporte integrado ou compartido.

En todas as provincias obsérvase un aumento progresivo de demanda mensual entre xullo de 2024 e xuño de 2025.

#### 3.2.2.1. Provincia de A Coruña

- É a provincia con maior demanda de transporte público, así como a provincia onde máis se incrementaron as persoas usuarias. Entre xullo de 2024 e xuño de 2025 rexistráronse máis de 21,3 millóns de persoas usuarias (un 56% do total de Galicia). Un 82,1% correspóndense con viaxes en servizos non integrados.
- A demanda anual incrementouse nun 4,9% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en 2 millóns de persoas usuarias para outubro de 2024; máis de 490 mil persoas usuarias de transporte integrado ou compartido en febreiro de 2025, e 1,56 millóns de persoas usuarias en transporte non integrado, de novo en outubro de 2024.

#### 3.2.2.2. Provincia de Lugo

- Entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda total superou os 3 millóns de persoas usuarias (un 8% do total de Galicia). Un 51,4% corresponden a viaxes en servizos integrados ou compartidos.

- A demanda anual incrementouse nun 4,8% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en máis de 326 mil persoas usuarias para outubro de 2024; máis de 195 mil persoas usuarias de transporte integrado ou compartido, tamén en outubro, e máis de 143 mil persoas usuarias en transporte non integrado, neste caso en agosto de 2024.

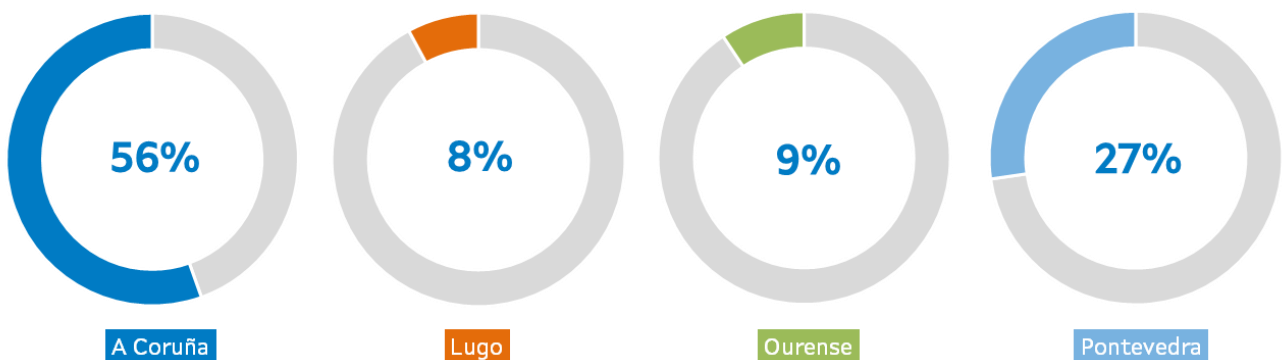
### 3.2.2.3. Provincia de Ourense

- Entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda total superou os 3,6 millóns de persoas usuarias (un 9% da demanda total de Galicia). Un 58,6% corresponden a viaxes en servizos integrados ou compartidos.
- A demanda total incrementouse un 5,1% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en máis de 407 mil persoas usuarias para outubro de 2024; onde máis de 267 mil persoas usuarias en transporte integrado. O máximo no transporte non integrado foi de case 140 mil persoas usuarias.

### 3.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- Entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda total superou os 10,5 millóns de persoas usuarias (un 27% da demanda total de Galicia). Un 63,5% corresponden con viaxes en servizos non integrados.
- A demanda total incrementouse nun 3,4% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- O máximo mensual neste período sitúase en máis de 1 millón de persoas usuarias para outubro de 2024; dos cales máis de 486 mil persoas usuarias son de transporte integrado. O máximo en transporte non integrado deuse en agosto de 2024 con máis de 615 mil persoas usuarias.

#### DEMANDA TOTAL DE TRANSPORTE PÚBLICO



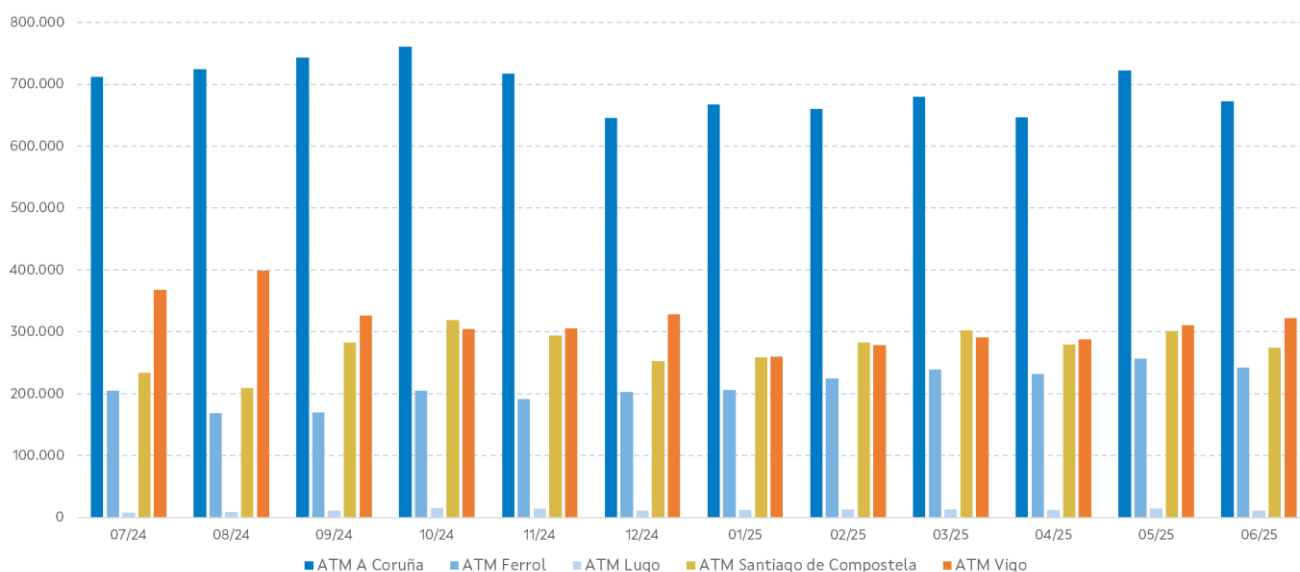
As táboas e gráficos cos datos de demanda de cada provincia por mes e modalidade de transporte poden consultarse no apartado 3.2.2 da memoria.

### 3.2.3. Demanda de persoas usuarias por Áreas de Transporte Metropolitano

A demanda nas ATM aumentou de maneira constante e xeneralizada durante os últimos anos, superando os 17,9 millóns de persoas usuarias en 2024. Con todo, reduciuse á metade no ano 2020 debido ao impacto da pandemia en todas as ATM. Nos anos 2021, 2022, 2023 e 2024 púidose observar como se recuperou a tendencia crecente, recuperándose totalmente en comparación coas cifras anteriores á pandemia.

A demanda no conxunto das ATM entre xullo de 2024 e xuño de 2025 creceu nun 3,2% con respecto á demanda entre xullo de 2023 e xuño de 2024, superando os 18,1 millóns de persoas usuarias.

DEMANDA TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO EN ÁREAS DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE GALICIA



#### 3.2.3.1. ATM da Coruña

- É a ATM con maior demanda, cun total de 8,3 millóns de persoas viaxeiras nos 12 meses da memoria, un 46,4% do conxunto das ATM.
- Con respecto ao período de xullo de 2023 a xuño de 2024, entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda creceu un 4,4%.
- O máximo mensual deste período deuse en outubro de 2024 con máis de 760 mil persoas viaxeiras.

#### 3.2.3.2. ATM de Ferrol

- A ATM de Ferrol rexistrouse unha demanda de 2,5 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria; un 17,9% do conxunto das ATM.
- Con respecto ao período de xullo de 2023 a xuño de 2024, entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda decreceu un 7%.
- O máximo mensual neste período deuse en maio de 2025, con máis de 257 mil persoas viaxeiras.

### 3.2.3.3. ATM de Lugo

- A ATM de Lugo registrou unha demanda de máis de 145 mil persoas viaxeiras nos 12 meses da memoria, o que representa o 0,8% da demanda das cinco ATM de Galicia.
- Con respecto ao período de xullo de 2023 a xuño de 2024, entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda creceu un 4,4 %.
- O máximo mensual neste período deuse en outubro de 2024 con máis de 15 mil persoas viaxeiras.

### 3.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

- Rexistrou unha demanda de máis de 3,3 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria, o que representa un 17,9% da demanda das cinco ATM de Galicia.

- Con respecto ao período de xullo de 2023 a xuño de 2024, entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda creceu un 7,1%.
- O máximo mensual neste período deuse en outubro de 2024 con case 320 mil persoas usuarias.

### 3.2.3.5. ATM de Vigo

- A ATM de Vigo registrou case 3,8 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria, o que representa un 20,7% da demanda total de persoas usuarias nas ATM de Galicia.
- Con respecto ao período de xullo de 2023 a xuño de 2024, entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda creceu nun 5%.
- O máximo mensual neste período deuse en agosto de 2024, con case 400 mil persoas usuarias.

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

## 3.3. Transporte baixo demanda

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

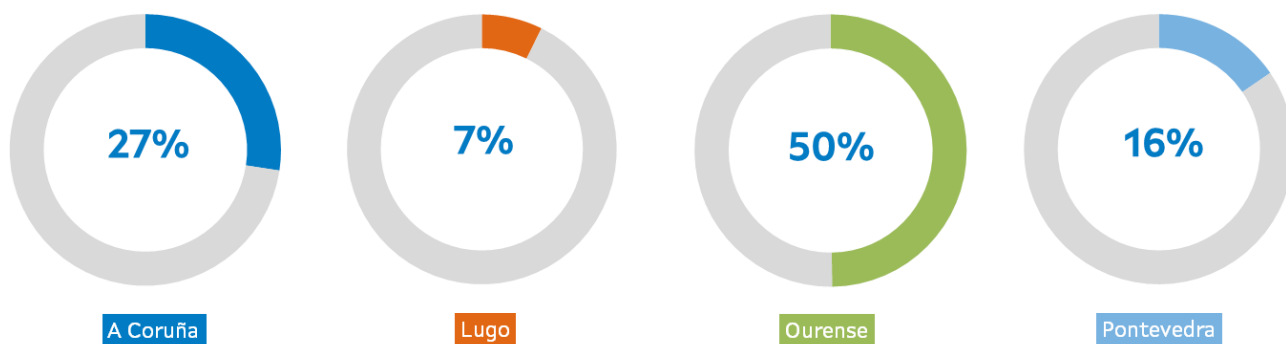
O número de viaxes nos servizos baixo demanda incrementouse nos últimos anos en todas as provincias, a excepción do ano 2020. En 2024, a demanda desta modalidade alcanzou o seu máximo con 16.181 persoas viaxeiras.

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

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

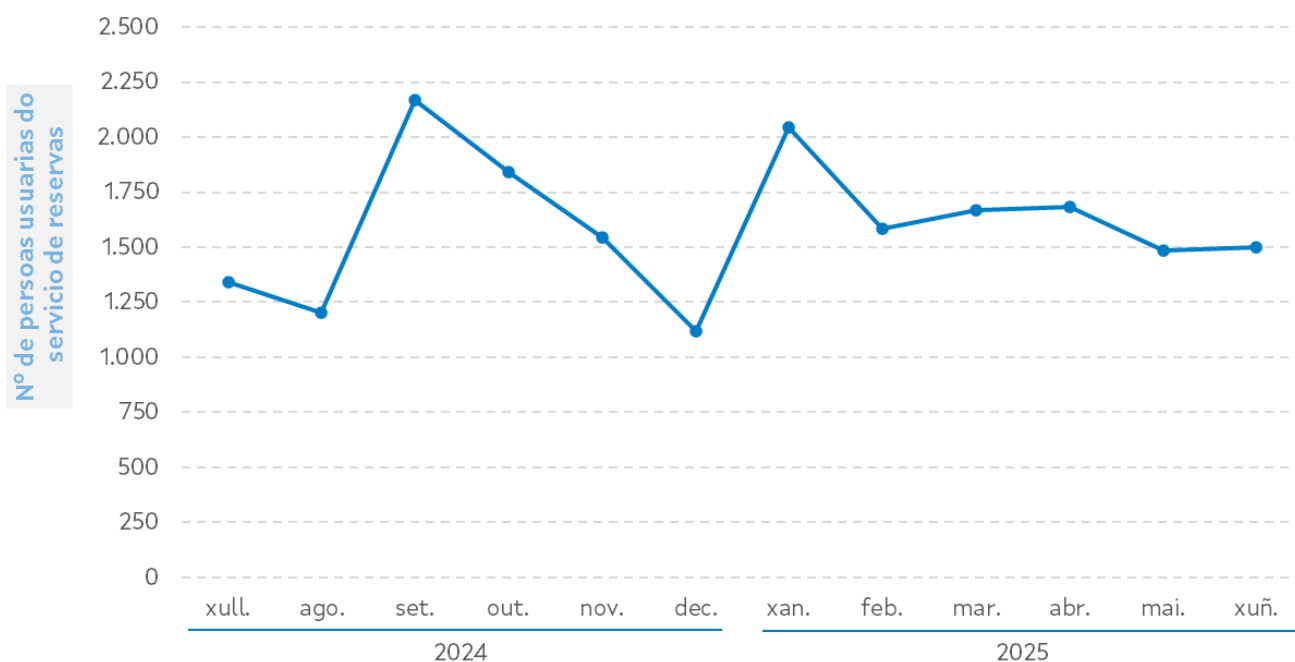
No período temporal comprendido pola memoria houbo un total de 19.184 persoas usuarias que utilizaron a modalidade de transporte baixo demanda, o que supón un incremento do 46,1% con respecto ao período de estudo da memoria anterior. Ourense é a provincia con maior número de persoas viaxeiras nesta modalidade, representando nestes 12 meses un 50% da demanda total.

PERSONAS USUARIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO BAIXO DEMANDA



Por outra banda, o número de chamadas realizadas a través do centro de información de chamadas experimentou un aumento xeneralizado, cunha media de 1.918 chamadas ou solicitudes ao mes no período de estudo.

Chamadas á central de reservas do Transporte Baixo Demanda - PTPG

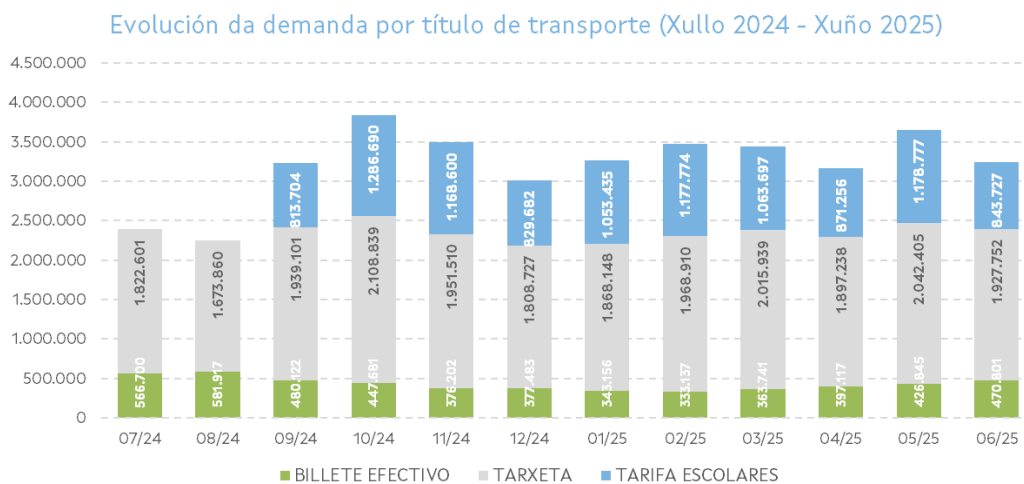


As táboas e gráficos con todos os datos de demanda do transporte baixo demanda, desagregados por provincias, poden consultarse no apartado 3.3 da memoria.

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

Nesta análise diferéncianse tres tipos de formas de pago de billete: en efectivo, con tarxeta TMG ou TMGXN e gratuíto para escolares con reserva de praza. Desde 2016 a 2019 os tres creceron significativamente, alcanzando o máximo anual o pago en efectivo en 7,6 millóns (en 2019) e o pago con tarxeta en preto 22,4 millóns de viaxes (en 2024). No caso da tarifa escolar, o crecemento non se ve afectado no impacto da pandemia, alcanzando o seu máximo no 2022 con máis de 10,6 millóns de persoas usuarias.

Entre o período de análise da memoria actual (xullo de 2024 e xuño de 2025) e o período de análise da pasada memoria (xullo de 2023 e xuño de 2024), a demanda de títulos de transporte obtidos mediante pago con tarxeta experimentou unha tendencia crecente, absorbendo parte das viaxes abonadas en efectivo en anos anteriores. O título de transporte con tarxeta foi o que máis creceu, cun aumento do 58,8% con respecto ao período anterior. En 2024, o pago con tarxeta supera cifras previas ao impacto da pandemia.



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

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

Na provincia da Coruña o título de transporte maioritario é a tarxeta, motivado pola envergadura que presentan as tres áreas de transporte metropolitano consolidadas na provincia, supondo un 70,1% sobre o total e seguida pola tarifa escolar que supón o 17,1%. O billete en efectivo representa unicamente o 12,8% do total.

Na provincia de Lugo a tarifa escolar é o título de transporte maioritario, representando un 48,3% do total. A tarxeta utilízase nun 32,9% das veces, e por último, o billete en efectivo representa o 18,8% do total.

De novo na provincia de Ourense a tarifa escolar é o título de transporte maioritario, representando un 55,1% do total. A tarxeta é utilizada como método de pago por un 33,3% das persoas viaxeiras, e por último, o billete en efectivo representa un 11,6% do total.

Na provincia de Pontevedra o título de transporte máis utilizado é a tarxeta, representando un 52,4% das viaxes. A tarifa escolar nun 33,8% e o pago en efectivo nun 13,9% das viaxes.

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

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

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

O pago con tarxeta creceu entre 2016 e 2024 en todas as ATM, excepto na de Lugo. En 2024, a porcentaxe de títulos de transporte pagos con tarxeta é do 91% na ATM da Coruña, do 93,2% na ATM de Ferrol, do 82,2% na ATM de Lugo, do 91,9% na ATM de Santiago de Compostela e do 84,1% na ATM de Vigo.

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



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

A TMGXN é o mecanismo establecido pola Xunta de Galicia para aplicar a gratuidade da tarifa Xente Nova. Desde a súa implantación inicial en 2016, o seu uso foi en aumento. Nos seus primeiros 8 anos, os titulares deste dispositivo realizaron máis de 21,9 millóns de viaxes gratuítas

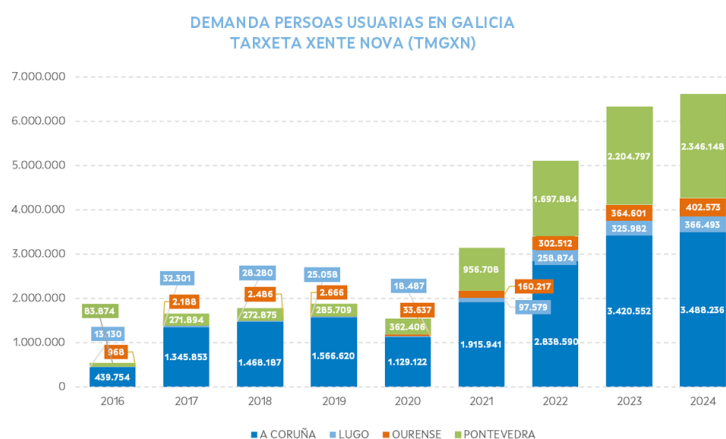
no transporte público a cargo da Xunta de Galicia, as cales se traducen nun aforro para as familias de máis de 35,5 millóns de euros.

O número de viaxes realizadas coa tarxeta Xente Nova alcanzou o seu máximo en 2024, con 6,6 millóns, sendo a provincia da Coruña con preto de 3,5 millóns de persoas viaxeiras, a provincia con maior utilización desta.

Entre o período da memoria anterior e o período da memoria actual, a demanda incrementouse nun 5% tal como se pode observar na seguinte táboa:

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



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

## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 3

- A demanda total do transporte público incrementouse case un 70% entre 2016 e 2019, alcanzando en 2024 o seu máximo con máis de 38 millóns de viaxeiros. Entre 2019 e 2024, incrementouse outro 63,7%. Entre xullo de 2023 e xuño de 2024 a demanda superou os 36,8 millóns de persoas viaxeiras. No período de análise actual, entre xullo de 2024 e xuño de 2025 a demanda foi de case 38,5 millóns de persoas usuarias, o que supón un notable incremento con respecto ao período anterior.
- O máximo mensual de demanda durante os 12 meses do período de análise da memoria é de máis de 3,6 millóns de persoas usuarias en maio de 2025.
- A Coruña e Pontevedra rexistraron maior demanda de usuarios/as baseada no transporte de uso xeral, mentres en Lugo e Ourense adquire unha maior relevancia o transporte integrado ou compartido.
- A demanda nas ATM rexistrou o seu máximo en 2024, con máis de 17,9 millóns de persoas viaxeiras. De xullo de 2024 a xuño de 2025 obsérvase unha recuperación total da demanda no conxunto das ATM, con cifras mensuais superiores ás do 2019.
- O transporte baixo demanda está en auxe desde a implantación do PTPG. Ourense é a provincia con maior número de persoas viaxeiras nesta modalidade, representando nestes 12 meses un 50% da demanda total.
- Na demanda dos distintos títulos de transporte, a tendencia indica a consolidación do pago con Tarxetas de Mobilidade de Galicia, que aumentou até situarse no 58,8% do total para cifras totais de 2024.
- No período da memoria, a tarifa de escolares é maioritaria en Lugo e Ourense con ata o 48,3% e 55,1% do total de viaxes en cada provincia. Na Coruña, o pago con tarxeta supón un 70,1% do total, e na provincia de Pontevedra o 52,4%.
- En todas as ATM é amplamente maioritario o uso de tarxeta comparado co efectivo.
- O uso do tarxeta Xente Nova incrementouse notablemente durante o 2024 superando os 6,8 millóns de viaxes abonadas con este método de pago.

# 4

**O ACTUAL  
SISTEMA TARIFARIO,  
MÁIS ECONÓMICO,  
UNIFORME  
E VERSÁTIL**

---

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

## 4.1. Antecedentes

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

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

Os obxectivos do actual sistema tarifario son:

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

A rebaixa de tarifas introducida polo PTPG tradúcese en aforros de até un 60% no prezo dos billetes sinxelos en comparación coas tarifas antigas.



## 4.2. Tarifas

### Homoxeneización de tarifas base do transporte público.

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

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

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

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

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

As tarifas descritas fan referencia ao pago en efectivo dos billetes, pero é necesario indicar que se aplica un 10% de desconto nos mesmos se o pago se fai mediante a Tarxeta de Mobilidade de Galicia, TMG. Por outro lado, grazas á medida temporal de bonificación do 50% financiada polo estado e a Xunta de Galicia, ata o 30 de xuño de 2025 aplícase un 50% de desconto adicional se se realiza o pago coa tarxeta TMG.

## 4.3. Bonificacións e vantaxes das actuais tarxetas de transporte

Ademais de homoxeneizar as tarifas, fóronse implementando os actuais sistemas de pago e bonificacións para obter unha significativa redución no importe, co fin de que as persoas usuarias poidan escoller a fórmula que mellor se adapte ás súas necesidades. Existen

descontos que se aplican por parte da Administración e polos operadores.

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

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

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

Os bonos mensuais promovidos pola Administración son:

- **Bono mensual**, con orixe e destino en calquera municipio dentro da mesma concesión. Permite realizar ata 50 viaxes ao mes cun desconto do 50% e prezo mínimo de 50€. Está incluída en todas as concesións, aínda que se aplica separadamente para cada unha delas.
- **Bono mensual de uso ilimitado** para algunhas concesións para tráfico cara ou desde algunha das localizadas con hospitais de cabeceira dos distritos sanitarios, cun desconto do 75% sobre o prezo de 44 viaxes e prezo mínimo de 50€.
- **Bonos para relacións de tráfico determinadas**, establecidos nos proxectos de explotación. Algunhas concesións establecen estes bonos para traxectos específicos (e calquera traxecto intermedio) con condicións moi diversas e que chegan ata un 75% de desconto, como os bonos de 100 viaxes e os bonos de 26 e 46 viaxes.

Todos estes bonos teñen un carácter de mínimos e as empresas operadoras poden ofertar outros descontos. A información sobre a oferta de bonos vixentes en cada concesión pode consultarse desde o buscador da páxina web [www.bus.gal](http://www.bus.gal).

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

Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, o bono máis vendido é o de 26 viaxes, que alcanzou o seu valor máximo no mes de marzo de 2025, cun total de 1.946 bonos vendidos deste tipo, sendo a media no período analizado de 1.446 bonos vendidos no período analizado.

Pola súa banda, os bonos de 46 viaxes, 50 viaxes e bonos ilimitados reflicten un comportamento análogo á venda de bonos de 26 viaxes, sendo o mes de marzo de 2025 no que se rexistrou un número maior de vendas. Aínda que a súa cifra é inferior por implicar un uso máis intensivo do transporte público, beneficiáronse destes bonos no citado mes máis de 2.000 persoas usuarias.

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

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

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

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

Estas formas de pago baséanse nunha tecnoloxía sen contacto que mellorou a cantidade e calidade da información existente sobre a rede de transporte de Galicia.

##### Tarxeta de Mobilidade de Galicia (TMG)

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

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

Nas ATM incorpóranse bonificacións adicionais.

#### Tarxeta de Mobilidade de Galicia Xente Nova (TMGXN)

É o mecanismo establecido pola Xunta de Galicia para aplicar a Tarifa Xente Nova, que permite aos **menores de 21 anos** viaxar de forma gratuíta no transporte público interurbano competencia da Xunta de Galicia, incluíndo de forma adicional o transporte de ría en Vigo e o tren de ancho métrico en Ferrol.

**Nos 9 anos que leva funcionando a TMGXN, as persoas titulares deste dispositivo realizaron case 32 millóns de viaxes gratúitas no transporte público por estrada a cargo da xunta de Galicia, as cales se traducen en máis de 31,8 millóns de euros que aforraron as familias das persoas beneficiarias.**

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

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

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

de 2024, a Xunta de Galicia procedeu á implantación da Tarifa +65.

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

**No ano e medio que leva funcionando a TMG+65, os titulares deste dispositivo realizaron case 4,9 millóns de viaxes gratúitas no transporte público por estrada a cargo da Xunta de Galicia, as cales se traducen en máis de 3,8 millóns de euros aforrados polos beneficiarios.**

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

#### Outros títulos:

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

**O resultado da política tarifaria implantada polo PTPG é unha mellora das condicións económicas nas que viaxa a cidadanía, facendo o transporte público máis atractivo e accesible para todos os galegos e galegas.**

*Os gráficos cos datos de viaxes realizadas con TMGXN e T;G+65, e as cantidades bonificadas desagregadas por provincia e ano, pódense consultar no apartado 4.3.2 da memoria anual.*

## 4.4. Tarifas sociais e axudas

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

### Descontos a familias numerosas entre o 20 e o 50%

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

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

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

### Descontos promovidos polos concellos

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

- Na ATM de Ferrol, Mugar dos conta con bonificacións activas.

- Na ATM de Santiago ofrécense descontos adicionais: Ames, Boqueixón, Brión, Negreira, Oroso, O Pino, Teo, Touro, Val do Dubra e Vedra.

### Descontos promovidos pola Universidade da Coruña

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



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

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

### Outros descontos sociais

Existen outros descontos sociais que van dun 5% a un 80%, ofertados segundo cada concesión. Diríxense a: persoas con mobilidade reducida ou discapacidade, maiores de 65 anos e xubilados/as, vítimas de

violencia de xénero, persoas desempregadas, ofertas de verán para estudantes, servizos especiais nocturnos, turistas e peregrinos.

### **Descontos a persoas con mobilidade reducida (PMR) e discapacidade**

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

**Desta forma, incorporouse a obrigaón para todos os contratistas de permitir que cada persoa usuaria do servizo que presente un grao de discapacidade superior ao 33% viaxe gratuitamente unha persoa en condición de acompañante.**

## **4.5. Emisións e distribución dos sistemas de pago**

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

Desde setembro de 2023, a Xunta puxo en marcha unha experiencia piloto de uso da TMGXN virtual, para o pago co móbil mediante o servizo QR Xente Nova. Ata o 30 de xuño de 2025, coa fase piloto ampliada ata 11 concesións, rexistráronse 8.448 altas de tarxetas Xente Nova virtual, 7.001 durante o período da memoria.

*Os gráficos cos datos de evolución da emisión dos dispositivos de pago pódense consultar no apartado 4.5 da memoria anual.*

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

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

Para cumprir estes obxectivos é necesario implantar un sistema zonal, a introdución de

medios de pago multimodais e a fixación de tarifas que introduzan bonificacións ás persoas usuarias.

**Os principais obxectivos da ATG son fomentar a mobilidade, promover a coordinación entre as diferentes redes de transporte público, mellorar a calidade do sistema con prezos reducidos e consolidar un sistema tarifario igualitario para toda Galicia.**

As bonificacións introducidas polo PGPT coa ATG fomentarán o uso do transporte público ao favorecer a recorrencia.

### **Bonificacións previstas coa implantación da ATG:**

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

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

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

**A Xunta de Galicia integrará automaticamente na ATG 119 concellos rurais de reducida poboación e asumirá o custo das bonificacións polas viaxes nesos municipios.**

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

Coa implantación da bonificación adicional do 50% nas tarifas bonificadas do transporte público interurbano atrasouse a implantación da ATG, ao existir unha conexión nas bonificacións de aplicación de ambas medidas.

#### **4.6.1. Período transitorio. Concellos con actuacións propias**

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

Os tres convenios establecen un desconto de 0,50 € en todas as viaxes dentro do termo municipal e, no caso do convenio de Barbadás, tamén establece este desconto nas viaxes co municipio de Ourense. As bonificacións amplíanse en Barbadás e Ribeira coas tarifas especiais para colectivos específicos (estudantes, pensionistas e persoas en situación de emerxencia social).

O convenio tarifario asinado entre a Xunta de Galicia o Concello de Pontevedra é o convenio

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

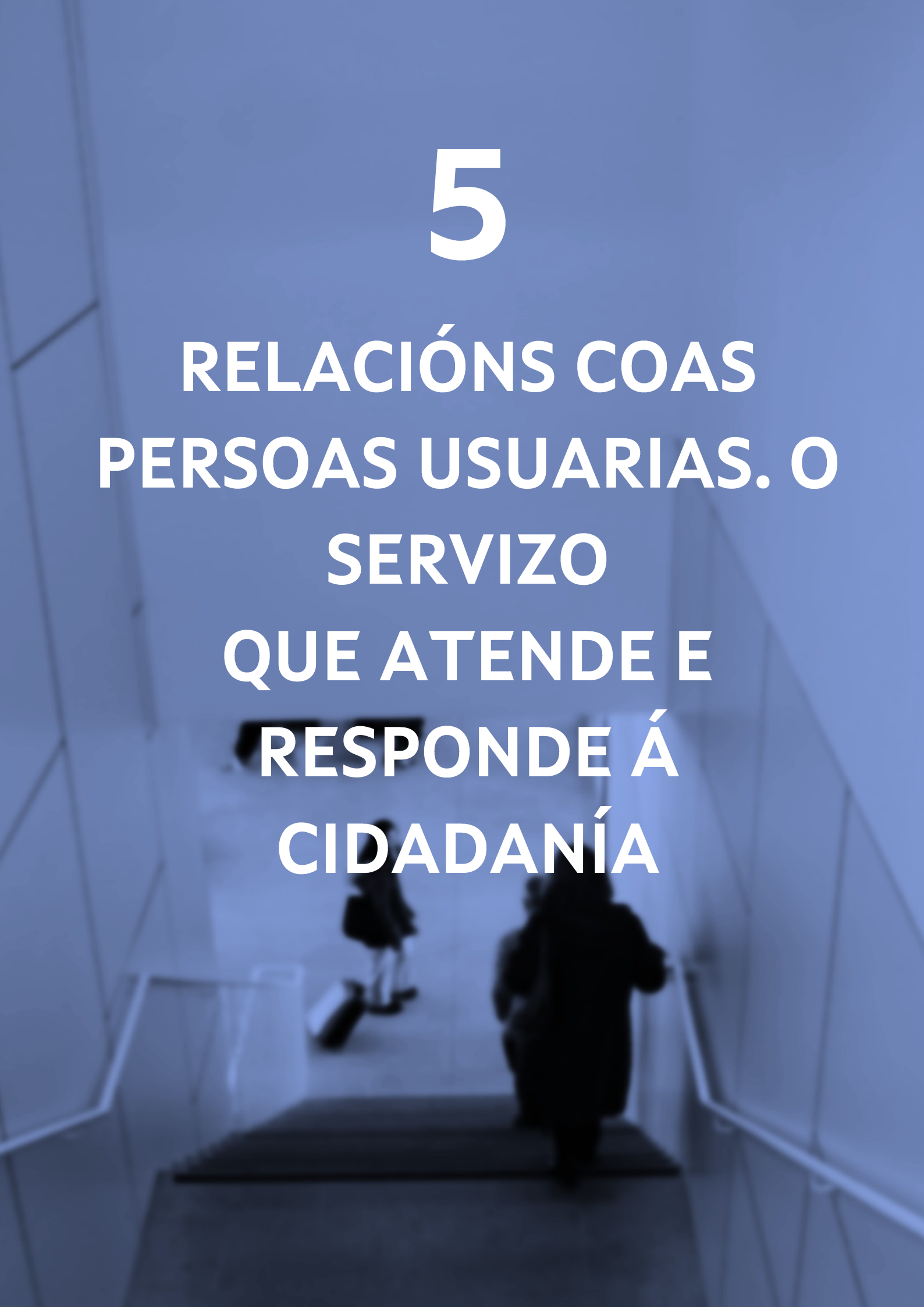
Ademais deste convenio, a Xunta de Galicia e o Concello de Pontevedra asinaron un convenio que incrementa a oferta de servizos e a súa cobertura a través da implantación dun SIMU. O municipio de Pontevedra é capital de provincia e ten máis de 50.000 habitantes, polo que legalmente está obrigado a ofrecer o servizo de transporte; con todo, ata a implantación do convenio SIMU, non contaba con este servizo.

## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 4

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

# 5

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



---

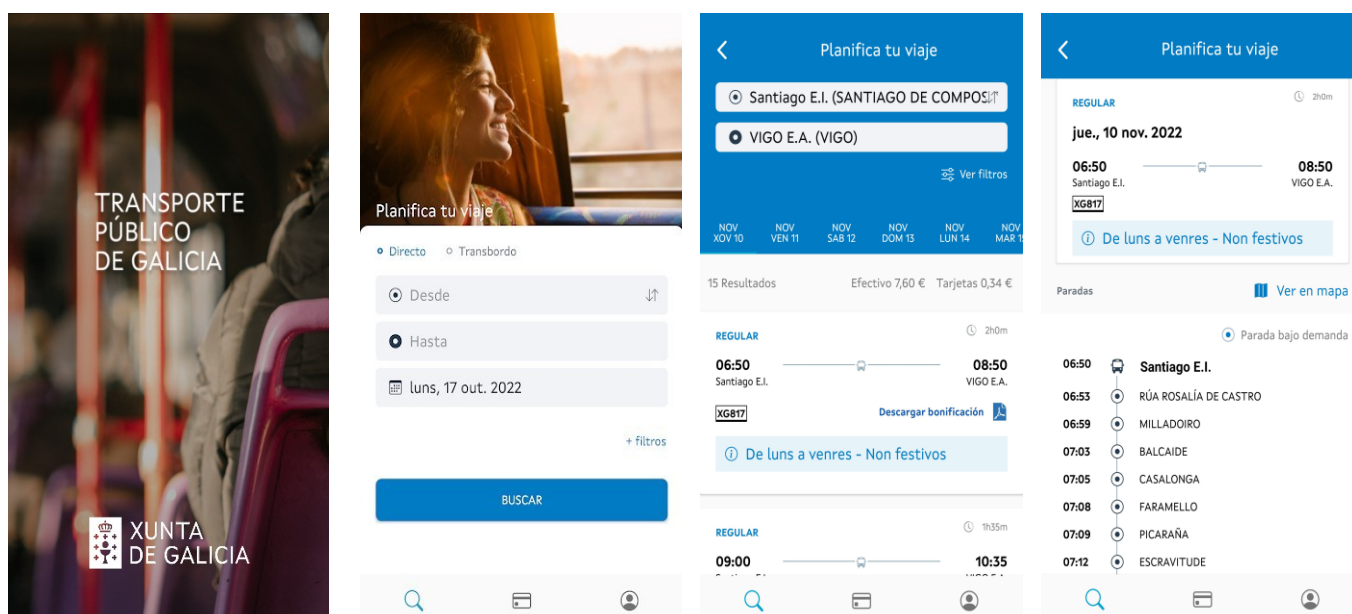
O PTPG ten como eixo principal as persoas e as súas necesidades de desprazamento. Para isto é fundamental proporcionar a información actualizada e inmediata sobre todos os servizos dispoñibles e, á súa vez, coñecer a súa experiencia nos traslados para seguir adaptando o servizo ás novas esixencias sociais.

## 5.1. Información á persoa usuaria

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

- **Portal web da Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes.** Ofrece toda a información sobre a rede de transporte público de Galicia a través da plataforma [www.xunta.gal](http://www.xunta.gal) e sobre todos os traballos que leva a cabo a propia Xunta de Galicia
- **Bus.gal.** Trátase dunha páxina web en constante evolución, dirixida a configurarse, xunto coa APP Transporte Público de Galicia, nas canles de información da Administración sobre o Transporte Público de Galicia. Permite coñecer os horarios actualizados a través dun buscador de servizos por orixe e destino ou con fichas informativas que se poden descargar, reservar praza directamente nos servizos baixo demanda e acceder a toda a información sobre tarifas. Desde o seu lanzamento en 2018 ata xuño de 2025, o número de visitas ascendeu a 7.817.061, incluíndo máis de dous millóns de visitas desde xullo de 2024.
- **App Transporte Público de Galicia.** Ademais de facilitar a procura de servizos e de xestionar reservas de praza, ofrece en determinadas concesións información en tempo real de horarios e de paradas próximas a través de xeolocalización.
- **Central de chamadas.** Mediante un número de teléfono único, esta canle permite realizar as reservas de transporte baixo demanda e atende as peticións das persoas usuarias sobre modificacións de servizos. Desde o seu lanzamento, o número de chamadas rexistradas ascendeu a 107.384 ata xuño de 2025. A central de chamadas atendeu máis de 29.500 peticións entre xullo de 2024 e xuño de 2025, un 19% máis que no período anterior.

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



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

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

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

Durante o período comprendido entre xullo de 2024 a xuño de 2025 procesáronse **un total de 1.366 solicitudes** relacionadas cos servizos de transporte público.



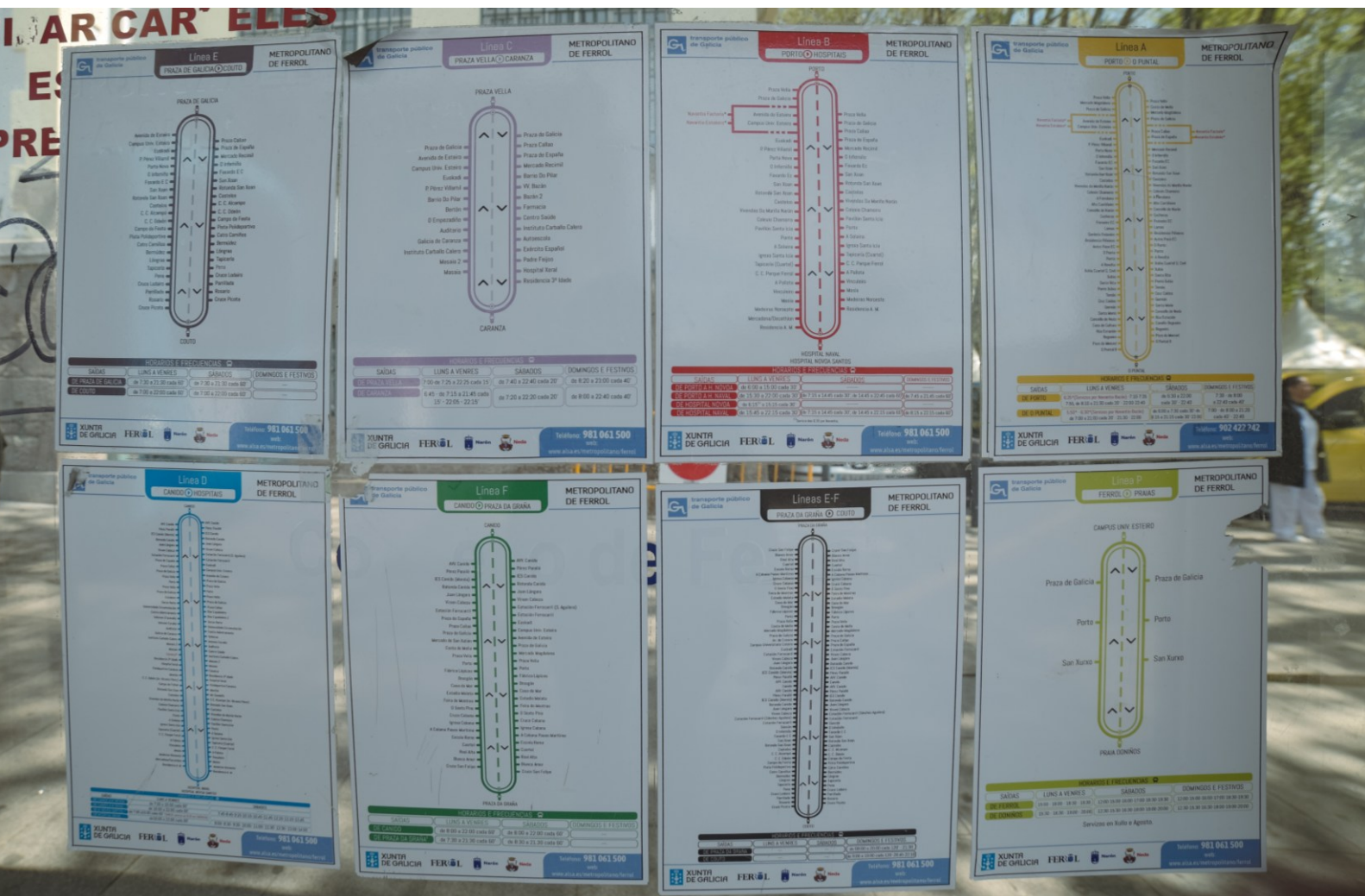
Todas as consultas, peticións ou queixas analízanse e contéstanse individualmente, dando lugar, no seu caso, a actuacións administrativas dirixidas a introducir modificacións que correspondan nos servizos. Despois da súa tramitación, as necesidades ou incidencias manifestadas incorpóranse aos informes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

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

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

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

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



## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 5

- O PTPG conta con diversas canles interactivas que permiten manter unha comunicación directa coa cidadanía: a web da Consellería de Presidencia, Xustiza e Deportes, Bus.gal, a APP de Transporte Público de Galicia e a central de chamadas.
- A aplicación para dispositivos móbiles do PTPG atópase en constante desenvolvemento e avanzará en ofrecer información en tempo real dos horarios e das paradas máis próximas a través de xeolocalización.
- A web bus.gal superou as 7.800.000 visitas desde o seu lanzamento en 2018 ata xuño de 2025.
- A canle onde se realizan as reservas do transporte baixo demanda atendeu máis de 107.000 chamadas.
- Durante o período comprendido na memoria actual procesáronse un total de 1.366 solicitudes relacionadas cos servizos de transporte público.
- Todas as consultas, peticións ou queixas analízanse e contéstanse individualmente. Este traballo permitiu dar resposta inmediata a cambios na demanda, levar a cabo inspeccións de calidade en vehículos e melloras da oferta.

# 6

## FINANCIACIÓN DO SISTEMA, A INVERSIÓN A FUTURO



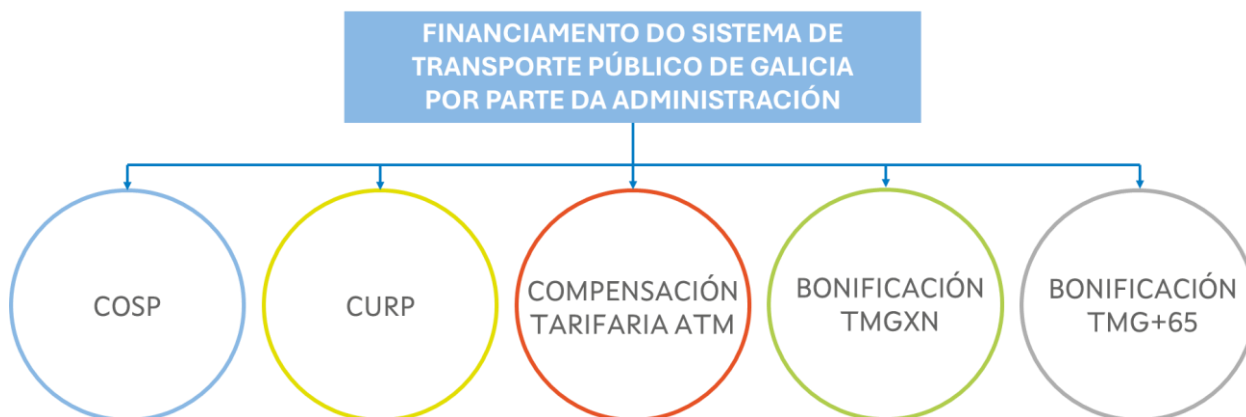
---

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

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

## 6.1. Gasto realizado pola Administración

Durante o período da memoria, a Xunta de Galicia abonou máis de 85 M€ en compensacións e bonificacións para asegurar os servizos e beneficios do PTPG.



### 6.1.1. Compensacións por obrigas do servizo público (COSP)

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

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

Das 127 concesións, 124 reciben compensacións por COSP. As 3 concesións que son rendibles por si mesmas son:

<b>XG623</b>	Lugo - Ourense - Vigo, con anexos
<b>XG802</b>	Lugo - Santiago de Compostela, con anexos
<b>XG817</b>	Eixo Atlántico e conexións con Lugo, Lalín e Fisterra, con anexos

**Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, a Administración abonou máis de 52,5 M€ en compensacións por COSP**

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

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

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

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

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

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

**Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, a Administración abonou máis de 16,3 M€ en compensacións por CURP**

**Para facer fronte ás Obrigas de Servizo Público e Compensacións por Usuarios/as con dereito a Reserva de Praza a Xunta de Galicia destina nos Orzamentos Xerais da Comunidade Autónoma máis de 68,8 millóns de € anuais**

### 6.1.3. Compensación tarifaria por ATM

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

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

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

**Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, a Administración abonou máis de 7,5 M€ en compensacións por ATM.**

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

### 6.1.4. Bonificación polo uso da TMGXN

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

**Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, a Administración abonou máis de 6,08 M€ en compensacións por uso da TMGXN, bonificando máis de 6,8 millóns de viaxes.**

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

### 6.1.5. Bonificación polo uso da TMG+65

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

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

Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, a Administración abonou máis de 2,75 M€ en compensacións por uso da TMG+65, bonificando máis de 3,49 millóns de viaxes.

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

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



## 6.2. Recadación dos concesionarios

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

- **Recadación por viaxes:** Son os ingresos pola venda de billetes pagados en efectivo ou con TMG. Entre o período de análise da memoria anual anterior, de xullo de 2023 a xuño de 2024 e o período de análise actual, de xullo de 2024 a xuño de 2025, a recadación por viaxes creceu nun 9,30%. Isto responde á recuperación da demanda tras o impacto da pandemia.
- **Recadación por comercialización de bonos:** Son os ingresos pola venda dos bonos previstos polo Proxecto de Explotación de cada concesión e os incluídos na oferta comercial. O valor da recadación por venda de bonos do período da actual memoria redúcese respecto do período da memoria anterior debido á aplicación de descontos do 50% sobre o custo dos bonos, coa entrada en vigor do Real decreto lei 11/2022 a partir de setembro do 2022. É importante indicar que os concesionarios seguen cobrando o importe íntegro dos bonos comercializados.

Entre xullo de 2024 e xuño de 2025, a recadación pola venda de billetes e de bonos por parte dos concesionarios supera os 46,5 M €.

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



### 6.3. Canon de concesión

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

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

Son as seguintes:

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

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

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

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

Por este concepto, a Administración recibe dos concesionarios unha cantidade de **489.000€** ao ano en concepto de canon de concesión.

### 6.4. Resumo da financiación do sistema

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

FINANCIACIÓN DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA	IMPORTE TOTAL PERÍODO XULLO 2024 A XUÑO 2025	IMPORTE TOTAL PERÍODO XULLO 2023 A XUÑO 2024
Compensacións por obriga de servizo (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 da TMGXN	6.085.422,12 €	5.738.175,14 €
Bonificación por uso da TMG+65	2.753.078,11 €	1.106.332,12 €
Recadación por viaxes e comercialización de bonos	46.513.928,91 €	42.622.400,67 €
<b>Total período</b>	<b>131.668.368,58 €</b>	<b>131.835.603,58 €</b>
<b>% Variación</b>		<b>-0,13%</b>

Cabe destacar o mantemento do custo global do sistema con respecto ao período analizado na memoria anual do PTPG do ano anterior, así como de cada unha das partidas destinadas ao financiamento salvo nas compensacións por obrigas de servizo.

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

Son especialmente relevantes as variacións nas partidas relacionadas co uso do transporte público. Neste sentido, o aumento da bonificación polo uso da tarxeta TMG+65, cun crecemento superior ao 200%. Hai que ter en conta que a súa implantación foi en xaneiro de 2024, polo que os datos do período anterior corresponden á metade do período.

Tamén é significativo o crecemento na recadación por viaxes e venda de bonos, do 9%, que reflicten a progresiva recuperación da demanda do transporte público durante este período.

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

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

## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 6

- O financiamento do transporte público necesita achegas da Administración para compensar o déficit xerado pola prestación dalgúns servizos.
- Durante o período da memoria, a Xunta de Galicia achegou máis de 85 M€ por medio de distintos tipos de compensacións e bonificacións para asegurar os servizos e beneficios do PTPG.
- Os usuarios achegaron máis de 46,5 M€ directamente a través de billetes e bonos.
- Tres concesións rendibles abonan sobre 489.000 € ao ano por canon de concesión.

se me quer, fazer muito sentir...

7

# CALIDADE DO SISTEMA




---

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

A Dirección Xeral de Mobilidade realizou, entre o 28 de abril e o 2 de xuño de 2025, a **quinta campaña de traballos de campo** dirixida á verificación da prestación dos servizos e para medir a calidade do transporte en todo o territorio de Galicia e para todos os servizos interurbanos.

## 7.1. Descrición e obxectivos dos traballos de campo

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

	<b>Enquisa de calidade do servizo</b>	13.200 Enquisas	Presenciais a bordo ou na parada	Satisfacción co servizo. Perfil de uso e caracterización de usuarios
	<b>Cliente misterioso. Verificacións de expedicións.</b>	1.974 observacións	Presenciais a bordo	Cumprimento da oferta e calidade percibida.
	<b>Enquisas de calidade en centros escolares</b>	309 Enquisas	Online	Calidade dos servizos integrados
	<b>Enquisas telefónicas a NON usuarios</b>	612 Enquisas	Telefónicas	Grao de coñecemento do sistema, percepción e motivos de non uso.

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

### 7.1.1. Enquisas de calidade

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

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

### 7.1.2. Cliente misterioso

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

Obtivéronse **1.974 observacións válidas** realizadas in situ en servizos xerais e compartidos, asegurándose desta maneira o cumprimento da oferta.

### 7.1.3. Enquisas a centros escolares

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

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

Obtivéronse **309 enquisas válidas** dos 446 centros con transporte compartido en Galicia.

### 7.1.4. Enquisas a persoas non usuarias

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

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

Dado o específico do obxecto do estudo a realizar, coñecer os motivos de non uso do transporte público en Galicia, a enquisa telefónica considerouse a opción máis adecuada. Obtivéronse **612 enquisas telefónicas válidas**.



## 7.2. Resultados dos traballos de campo

### 7.2.1. Enquisas de calidade

Determinouse un **Índice de Satisfacción del Cliente (ISC) global de 7,7**, o que en transporte público revelase como unha valoración alta. Acorde a isto, ademais, as persoas usuarias recomendarían o servizo cunha **probabilidade media do 76,9%**, resultados similares á campaña de campo levada a cabo o ano pasado.

- Os resultados da campaña de campo amosan que os aspectos mellor valorados polas persoas usuarias son **a duración da viaxe, o prezo da viaxe, a puntualidade, o trato do condutor/a e a dispoñibilidade de mobiliario urbano** que, á súa vez, é o criterio ao cal os usuarios/as outorgan a maior importancia xunto á localización das paradas. Con respecto ao prezo da viaxe, as estratexias en política tarifaria poden favorecer o uso de transporte público tras a evolución á alza do custo doutros medios de transporte alternativos.
- Para **o 60,4% das persoas usuarias o autobús é o seu medio de transporte principal**, mentres o outro 39,6% dispoñe, ademais, doutras alternativas para os seus desprazamentos, como pode ser o coche ou a moto.
- En termos xerais, pódese considerar a utilización da tarxeta, ben sexa TMG ou TMGXN, **un medio de pago con boa aceptación entre as persoas usuarias, con valoracións positivas no 98,4% dos casos** nos que se utiliza.
- **O 77,3% das persoas usuarias enquisadas declaran estar satisfeitas** en maior ou menor medida coa evolución a formato dixital da información.
- Grazas ás bonificacións e aos descontos que supoñen o uso da **TMG e da TMGXN**, o pago en efectivo decreceu con respecto ao ano pasado, sendo utilizado no 16,2% das viaxes polas persoas enquisadas. Non obstante, o 78,1% das viaxes son pagadas con tarxeta TMG ou TMGXN, o que supón un incremento de 7,7 puntos respecto á campaña anterior.

O uso da tarxeta ten unha maior penetración dependendo da franxa de idade das persoas usuarias, sendo utilizada en maior medida polos usuarios/as menores de 21 anos. Pola contra, para as persoas usuarias maiores de 65 anos **púxose en marcha en 2024 a taxa TMG+65 para incentivar o uso deste medio de pago nas persoas maiores.**

### 7.2.2. Cliente misterioso

Determinouse un **cumprimento total do servizo do 82,5% para o global da rede**, que pode considerarse positivo en materia de calidade.

- As **verificacións do servizo** realizadas reflicten como puntos fortes do transporte público de Galicia **o sistema de validación do billete, a boa condución e o trato recibido por parte do condutor/a, e o bo aspecto exterior e interior do autobús**. Todos estes aspectos amosan o empeño na prestación dun servizo atractivo e comfortable para toda a poboación, facendo que as persoas usuarias consideren o autobús como unha alternativa á hora de planificar unha viaxe. En comparación coa campaña do ano pasado, aspectos relacionados coa **puntualidade, información do vehículo, e a validación do billete son os que rexistran unha mellora maior**. O resto dos aspectos mantéñense en valores similares, con lixeiros aumentos ou descenso nos niveles de satisfacción. Non obstante, **deberanse mellorar as paradas**, xa que sufriron un novo descenso notable na súa puntuación en relación ao ano pasado.
- Os puntos de parada son elementos fundamentais da rede de transporte e deben cumprir a súa funcionalidade. En base aos valores obtidos para os distintos atributos observados, **a valoración media do estado das paradas sitúase nun 51,3%, existindo marxe de mellora da rede**. Esta valoración global positiva é inferior á indicada no ano 2024, 59,9%.
- A Administración está a definir accións dirixidas á mellora de cuestións relativas á puntualidade, o estado das paradas e a dispoñibilidade da información, accións entre as que destaca especialmente a optimización do **Sistema de Axuda á Explotación**, co que se ofrecerá unha información completa e en tempo real ás persoas usuarias, á vez que se facilitará un seguimento detallado do cumprimento de horarios.



### 7.2.3. Enquisas a centros escolares

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

- Os datos amosan que o servizo de transporte integrado ten **unha valoración aceptable** por parte dos centros educativos, sendo os factores chave **o tipo de conducción, a limpeza dos vehículos e o trato do persoal adscrito**, destacando por riba de todos **a atención do persoal acompañante**.
- A satisfacción na prestación dos servizos integrados podería potenciarse con actuacións na puntualidade dos servizos, na funcionalidade do sistema de reserva de prazas e na capacidade dos vehículos, resumíndose na mellora de rutas con duracións moi altas ou que teñen horarios xustos para a entrada ou saída dos centros, así como **o proceso de alta de novas paradas e a mellora da aplicación de escolares** co fin de que o servizo se realice o mellor posible.
- O **sistema de xestión de praza** recibiu unha valoración positiva no 38,2% dos casos. Dito sistema atópase en proceso de mellora cun proceso de integración da plataforma Transporte Escolar en OTRANS. Os centros escolares que valoran de forma satisfactoria o sistema tecnolóxico de reservas de praza afirman que é un mecanismo sinxelo, cómodo e intuitivo.
- O transporte compartido ofrece un servizo de calidade. Destaca **a alta porcentaxe de uso dos usuarios/as escolares que contan con reserva de praza**, chegando case ao 100%.

### 7.2.4. Enquisas a persoas non usuarias

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

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

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

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

## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 7

- A Dirección Xeral de Mobilidade levou a cabo a quinta campaña de traballos de campo para medir a calidade do transporte interurbano en toda Galicia.
- Realizáronse máis de 15.000 valoracións entre enquisas e observacións de tipo cliente misterioso, para analizar tanto a percepción de calidade como o cumprimento de obxectivos do servizo.
- As persoas usuarias valoraron o transporte público non compartido cunha puntuación global de 7,7, outorgando as mellores notas á duración da viaxe, o prezo da viaxe, a puntualidade, o trato do condutor/a e a dispoñibilidade de mobiliario urbano
- As verificacións detectaron un cumprimento global do 82,5% en servizos xerais e compartidos.
- Os centros escolares valoran positivamente o servizo de transporte integrado ou compartido, sendo os factores chave o tipo de conducción, a limpeza dos vehículos e o trato do persoal adscrito, destacando por riba de todos a atención do persoal acompañante.
- As persoas non usuarias declaran motivos de comodidade e a baixa frecuencia, xunto coa ausencia de transporte público como xustificación para o seu descarte como elemento de transporte. O prezo do título do transporte en ningún caso parece ser un elemento disuasorio para as persoas non usuarias.

# 8

## IMPACTO DE SITUACIONES SOBREVINDAS NO TRANSPORTE PÚBLICO



---

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

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

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

A partir do primeiro trimestre de 2022, a economía e a sociedade experimentaron unha situación excepcional debido ao aumento progresivo dos prezos dos combustibles e a enerxía, vinculado ao conflito bélico en Ucraína. No sector do transporte, onde unha parte significativa dos gastos está representada polo combustible dos vehículos, o prezo establecido nos proxectos de explotación en España cobre apenas o 65% do gasto real dos concesionarios en Galicia. En resposta a esta situación, a Xunta de Galicia compensou ás empresas concesionarias durante 2022, 2023, 2024 e 2025 para cubrir o déficit na prestación de servizos de transporte público por estrada.

Ademais, en relación co aumento dos gastos atribuíbles á alza nos custos dos combustibles, o Real decreto lei 11/2022 estableceu unha previsión para outorgar axuda directa a comunidades autónomas que ofrecen servizos de transporte colectivo, comprometéndose a reducir os prezos dos abonos e títulos multiviaxe. A Xunta de Galicia adheriuse a este sistema de axudas, vixente durante todo o período que abarca a presente memoria e ata o 30 de decembro de 2025, abordando non só o aspecto do combustible, senón tamén outros elementos relacionados cos servizos de transporte colectivo afectados pola mesma causa.

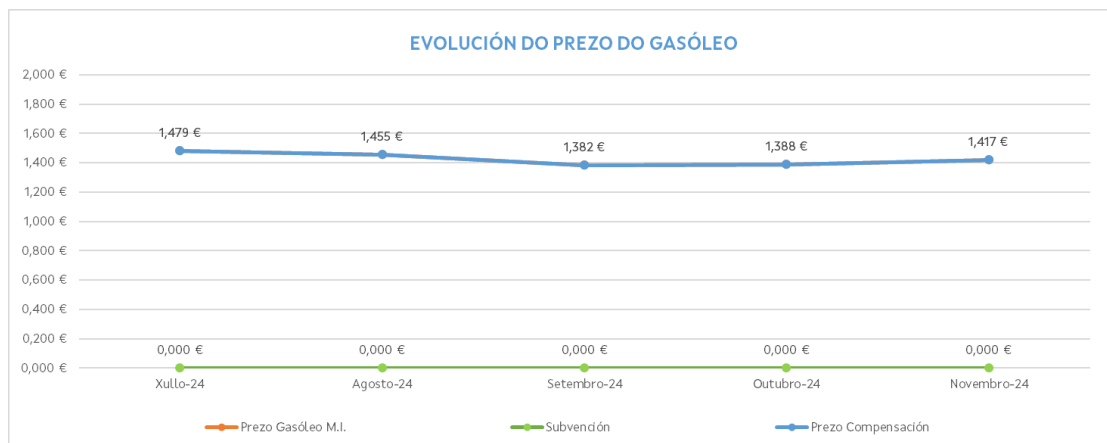
### 8.1.1. Evolución do prezo del gasóleo

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

Na anterior memoria, o prezo do gasóleo sufriu unha variación practicamente nula dun 0,1%, situándose en 1,476 €/litro, aínda se mantén por encima dos niveis iniciais de 2022.

Posteriormente, no período desta memoria de xullo a novembro de 2024, sendo este o último mes de aplicación da Orde do 23 de febreiro de 2023, a variación do prezo do gasóleo foi descendente (4,2%), acadando un valor de 1,417 €/litro en novembro de 2024, lixeiramente por riba dos niveis rexistrados a comezos do ano 2022.

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



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

Entre os meses de xullo e setembro de 2023, o importe ascendeu a 0,10 € no litro de gasóleo, reducíndose a 0,05 € nos meses restantes do ano 2023 e finalizando en decembro do mesmo ano.

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

## 8.1.2. Medidas económicas

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

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

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

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

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

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

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

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

O 30 de agosto de 2022, aprobouse unha Orde que regula unha redución adicional e temporal nas tarifas bonificadas do transporte público interurbano, como resposta ao Real decreto lei 11/2022, que estableceu unha axuda directa ás comunidades autónomas coa cal se reduciron de forma temporal e adicional un 30% os abonos de transporte entre setembro e decembro de 2022. Este desconto, aplicable ás tarxetas moedeiro TMG e TMGXN, estendeuse a outros medios de transporte de competencia da comunidade autónoma, incluíndo servizos marítimos e ferroviarios, para manter a coherencia esencial no sistema de transporte.

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

Estas bonificacións activas impulsaron o uso do Transporte Público en toda Galicia, o que **resultou nun aumento do 4,5% no número de usuarios xerais** entre xullo de 2024 e xuño de 2025 en comparación co mesmo período do ano anterior.

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

As compensacións ás empresas concesionarias pola aplicación do desconto adicional do 50% realizáronse quincenalmente durante este período, anticipando tanto os importes correspondentes á comunidade autónoma como as cantidades comprometidas polo Estado.

O conxunto das vantaxes tarifarias ás que os usuarios acceden empregando as Tarxetas de Mobilidade de Galicia, especialmente desde a aplicación da bonificación temporal e adicional do 50%, impulsaron o pago con estes dispositivos no autobús ata o 59,8% do total das viaxes, fronte ao 55% que supoñía o pago con tarxeta en agosto de 2022.

A aplicación das bonificacións activas no sistema de transporte Público de Galicia supuxo un investimento público que **superou os 36,8 millóns de euros para o período**.

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

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

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



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

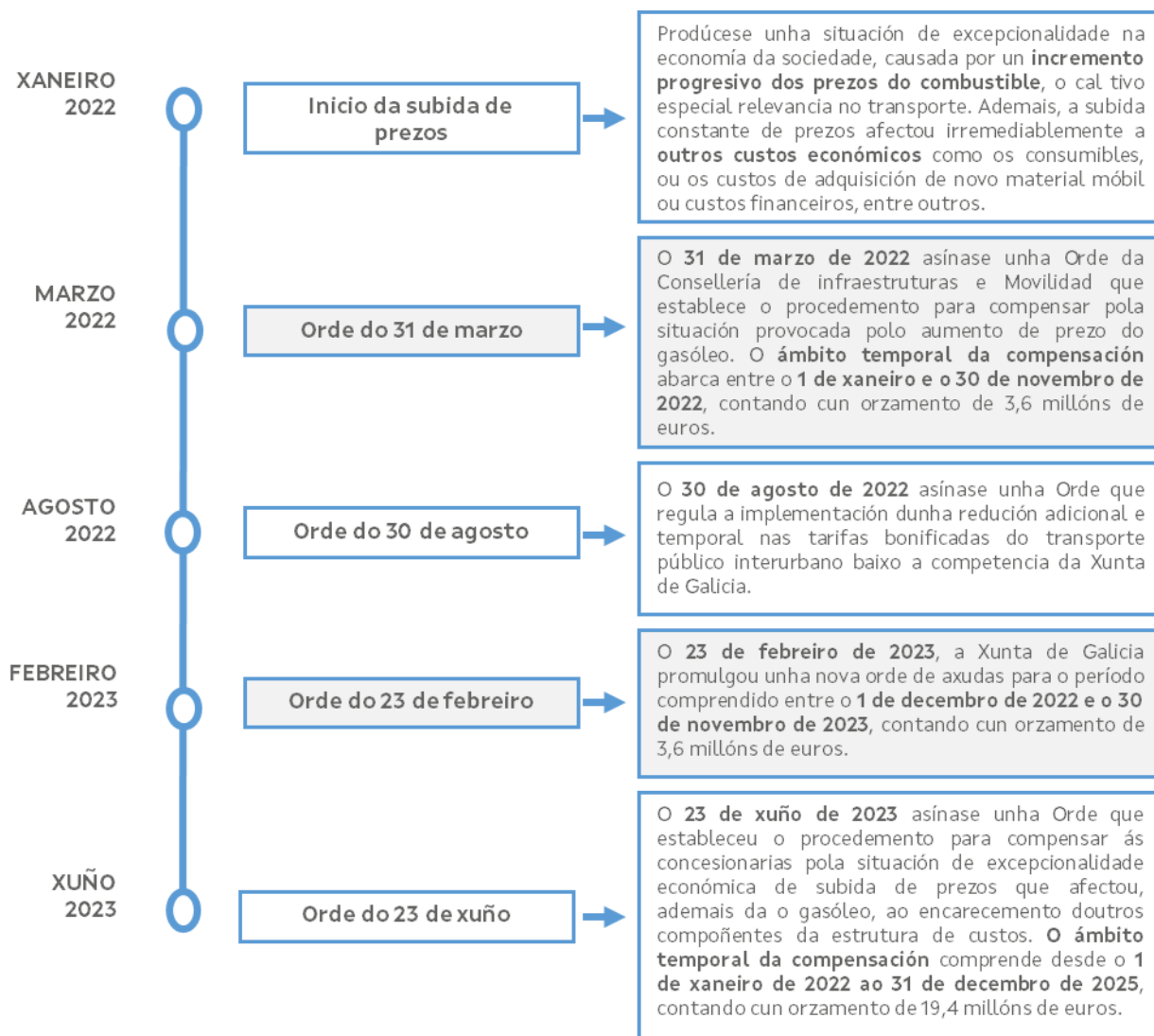
**A través destas novas axudas, a Xunta de Galicia inxectou case 14,5 millóns de euros de liquidez ás empresas concesionarias ata xuño de 2025 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento doutros custos asociados aos servizos de transporte colectivo. Durante o período da memoria, aportou 5 millóns de euros.**

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

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

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

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



## CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 8

- A partir do primeiro trimestre de 2022 produciuse unha nova situación de excepcionalidade provocada por un progresivo incremento dos prezos dos combustibles no contexto do conflito bélico de Ucraína. Este incremento de prezos afectou irremediabilmente outros custos asociados á prestación dos servizos. En resposta a esta situación, a Xunta de Galicia compensou ás empresas concesionarias durante 2022, 2023, 2024 e 2025 para cubrir o déficit na prestación de servizos de transporte público por estrada.
- A Xunta de Galicia aprobou unha liña de axudas dotada cun orzamento de 3,6 M€, en cada unha, para paliar o impacto da subida do prezo do carburante no transporte de viaxeiros en marzo de 2022 e febreiro de 2023.
- Por outro lado, a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade aprobou no mes de agosto de 2022 unha Orde que establece unha redución do 50% no prezo dos bonos mensuais e títulos multiviaxe coa intención de impulsar o uso do transporte público en toda Galicia, o que supuxo un investimento público que superou os 36,8 M€ para o período da memoria. Estas bonificacións activas impulsaron o uso do transporte público en toda Galicia, o que resultou nun aumento do 4,5% no número de usuarios xerais entre xullo de 2024 e xuño de 2025 en comparación co mesmo período do ano anterior.
- Esta liña de axudas viuse reforzada con outras aprobadas en xuño de 2023, dotadas cun orzamento de case 14,5 millóns de euros de liquidez ás empresas concesionarias ata xuño de 2025 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento doutros custos asociados aos servizos de transporte colectivo.



**Anexo I**  
**INDICADORES**  
**DA EVOLUCIÓN**  
**DO**  
**TRANSPORTE PÚBLICO**  
**DE GALICIA**

---

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

# 1. INDICADORES DE OFERTA

## DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <sup>1</sup>
<b>LIÑAS</b>											
Número total de liñas	[ud.]	927	1.153	1.160	1.218	2.891	3.436	3.537	3.578	3.601	3.617
Número de liñas integradas	[ud.]	0	449	454	467	1.809	2.236	2.272	2.236	2.229	2.232
Número de liñas 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>SERVIZOS</b>											
Servizos totais anuais	[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
Servizos integrados anuais	[ud.]	0	223.264	239.692	249.282	801.148	887.889	880.833	867.658	857.576	856.529
Servizos a demanda anuais	[ud.]	0	274.054	278.239	288.088	704.937	876.995	908.767	923.927	934.088	939.787
<b>VEHÍCULOS QUILOMETRO SERVICIO</b>											
Vehículos quilómetro servicio totais anuais	[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 DA OFERTA DE SERVICIOS</b>											
Veh.km/servicio totais / 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 O TOTAL</b>											
Número de liñas que ofrecen servicios integrados / Número total de liñas	[%]	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 as liñas integradas / 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 O TOTAL</b>											
Número de liñas que ofrecen servicios a demanda / Número total de liñas	[%]	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 as liñas 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> Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2025, non cos datos anuais como ocorre no resto dos anos de análise.

## 2. INDICADORES DE DEMANDA

### DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <sup>1</sup>
Número de persoas usuarias totais	[ud.]	13.663.553	18.311.107	21.995.153	23.223.194	15.760.713	24.400.013	30.638.627	35.196.141	38.009.437	20.243.855
Número de persoas usuarias en servizos integrados	[ud.]	0	1.024.055	2.754.975	2.765.249	4.155.080	10.374.267	11.392.441	11.285.995	11.530.054	6.788.163
Número de persoas usuarias en servizos 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 Á OCUPACIÓN MEDIA DO SERVIZO</b>											
Número total de persoas usuarias / Circulacións totais anuais	[Persoas usuarias / Servizo]	11	13	16	16	7	10	13	15	16	9 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES DE DEMANDA DE TRANSPORTE INTEGRADO</b>											
Número de persoas usuarias en servizos integrados / Número de persoas usuarias totais	[%]	0,0	5,6	12,5	11,9	26,4	42,5	37,2	32,1	30,3	33,5
Número de persoas usuarias xerais en servizos integrados / Número de persoas usuarias en servizos integrados	[%]	-	2,0	2,3	2,5	0,8	3,1	6,6	7,9	8,7	8,8
Número de persoas usuarias totais en servizos integrados / Circulacións anuais de transporte integrado	[Persoas usuarias / Servizo]	-	5	11	11	5	12	13	13	13	8 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES DE REDE A DISPOSICIÓN DA PERSOA USUARIA MEDIA</b>											
Vehículos km totais anuais / Número total de persoas usuarias	[km / Persoa usuaria]	2,7	2,2	2,0	1,9	3,5	2,4	1,9	1,6	1,5	2,9 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES RELATIVOS AO TÍTULO DE TRANSPORTE EMPLEADO</b>											
Número de persoas usuarias que pagan con tarxeta / Número total de persoas usuarias xerais	[%]	56,2	65,5	61,4	63,0	72,7	64,0	68,3	79,3	81,4	83,4 <sup>(2)</sup>
Número de persoas usuarias que pagan en efectivo / Número total de persoas usuarias xerais	[%]	43,8	34,5	38,6	37,0	27,3	36,0	31,7	20,7	18,6	16,6 <sup>(2)</sup>

1 Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2025, non cos datos anuais como ocorre no resto dos anos de análise.

2 Indicador calculado con datos de demanda do primeiro semestre do 2025 sobre a oferta anual a xuño de 2025.

### 3. INDICADORES ECONÓMICOS

#### DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <sup>1</sup>
Ingresos totais	[€]	53.389.983	107.696.281	108.090.083	122.175.994	129.362.548	67.809.676
Aportación económica das Administracións (locais e autonómicas) (COSP, CURP, bonificacións por ATM, TXN, T+65 e outras axudas extraordinarias)	[€]	50.354.613	85.581.407	77.652.840	82.932.587	84.502.861	44.744.874
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias (recaudación de billetes e venda 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 DAS FONTES DE FINANCIACIÓN DO SISTEMA</b>							
Aportación das Administracións / Ingresos totais	[%]	94,3	79,5	71,8	67,9	65,3	66,8 <sup>(2)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes dos usuarios / Ingresos totais	[%]	5,7	20,5	28,2	32,1	34,7	33,2 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES ECONÓMICOS POR PERSOA USUARIA</b>							
Ingresos totais / Persoas usuarias totais	[€ / Persoa usuaria]	3,39	4,41	3,53	3,47	3,40	3,26 <sup>(2)</sup>
Aportacións dende as Administracións / Usuarios totais	[€ / Persoa usuaria]	3,19	3,51	2,53	2,36	2,22	2,17 <sup>(2)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias / Persoas usuarias totais	[€ / Persoa usuaria]	0,19	0,91	0,99	1,12	1,18	1,08 <sup>(2)</sup>
<b>INDICADORES ECONÓMICOS POR QUILOMETRO DE SERVIZO</b>							
Ingresos totais / Veh-Km de servizo totais anuais	[€ / km]	0,97	1,88	1,88	2,11	2,20	1,11 <sup>(2)</sup>
Aportacións dende as Administracións / Veh-Km de servizo totais anuais	[€ / km]	0,92	1,49	1,35	1,43	1,44	0,74 <sup>(2)</sup>
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias / Veh-Km de servizo totais anuais	[€ / km]	0,06	0,39	0,53	0,68	0,76	0,37 <sup>(2)</sup>

1 Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2025, non cos datos anuais como ocorre no resto dos anos de análise.

2 Indicador calculado cos datos de demanda do primeiro semestre de 2025 sobre a oferta anual a xuño de 2025.

## 4. INDICADORES SOCIAIS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023	2024	2025 <sup>1</sup>
<b>INDICADOR DE ACCESIBILIDADE</b>							
Número de vehículos accesibles / Número total de vehículos	[%]	40 <sup>(3)</sup>	40 <sup>(3)</sup>	44	49	49	52
<b>INDICADORES RELATIVOS Á ATENCIÓN ÁS PERSOAS USUARIAS</b>							
Número de solicitudes e suxestións rexistradas / Número total de circulacións anuais	[ud. / 10.000 servizos]	1,0	5,5	5,8	6,1	5,5	2,9 <sup>(2)</sup>
Número de solicitudes e suxestións rexistradas / Veh-Km de servizo totais anuais	[ud. / 10.000 servizos]	0,4	2,3	2,4	2,5	2,2	1,2 <sup>(2)</sup>

1 Correspondese cos datos a data 30 de xuño de 2025, non cos datos anuais como ocorre no resto dos anos de análise.

2 Indicador calculado cos datos de demanda do primeiro semestre de 2025 sobre a oferta anual a xuño de 2025.

3 Corresponden cos datos de proxecto (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	7,9 / 10	7,6 / 10	7,6 / 10	7,7 / 10
Satisfacción global	[ud.]	7,8 / 10	7,7 / 10	7,4 / 10	7,7 / 10	7,6 / 10
Probabilidad de recomendarlo	[ud.]	7,9 / 10	7,8 / 10	7,6 / 10	7,7 / 10	7,7 / 10
<b>INDICADORES DE VALORACIÓN DEL USO DE LA TMG / TXN / TMG+65</b>						
Bonificaciones	[ud.]	4,1 / 5	4 / 5	4,3 / 5	4,4 / 5	4,4 / 5
Fiabilidad/funcionamiento	[ud.]	4,2 / 5	4 / 5	4,3 / 5	4,3 / 5	4,4 / 5
Proceso de adquisición	[ud.]	4,2 / 5	4,1 / 5	4,3 / 5	4,4 / 5	4,4 / 5
Proceso de recarga	[ud.]	4,2 / 5	4 / 5	4,2 / 5	4,3 / 5	4,4 / 5

## 6. INDICADORES AMBIENTAIS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2024	2025 <sup>1</sup>
<b>INDICADORES DA PORCENTAXE DE VEÍCULOS 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 Á CONTAMINACIÓN DO PARQUE MÓBIL</b>			
Índice de contaminación do parque móbil (ICP)	[ud.]	2,0	1,9

<sup>1</sup> Correspondese cos datos a data 30 de xuño de 2025.