

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

MEMORIA ANUAL / RESUMO EXECUTIVO

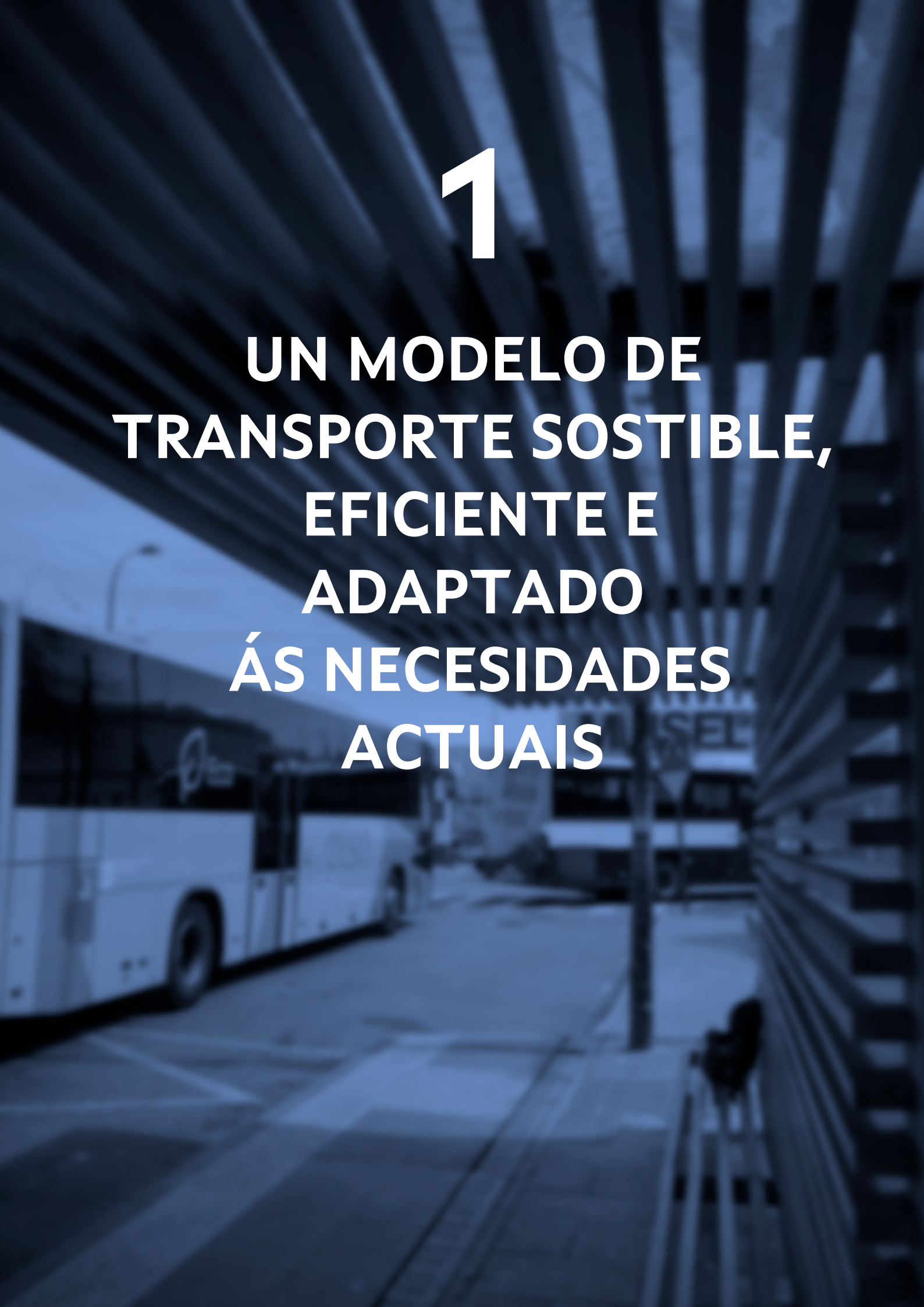
XULLO 2022 / XUÑO 2023



Contido

1. Un modelo de transporte sostible, eficiente e adaptado ás necesidades actuais.....	4
1.1. A transición que garantiu unha total renovación dos servizos	6
1.2. Incremento da cobertura, servizos integrados ou compartidos, servizos baixo demanda e maior calidade ambiental: as melloras aplicadas polo PTPG	7
1.3. Tecnoloxía aplicada á eficacia.....	9
1.4. Melloras nas condicións de emprego do sector: estabilidade e creación de emprego	10
1.5. Actuacións levadas a cabo ao longo do período xullo 2022 a xuño 2023	11
1.6. Próximos pasos: a ATG activarase automaticamente en 119 municipios do rural.....	13
2. A oferta de servizos	15
2.1. Antecedentes, transformación e evolución da oferta de servizos: 2016 - 2020	17
2.2. Oferta de servizos no período da memoria anual: xullo 2022 a xuño 2023	19
3. A demanda de persoas usuarias	24
3.1. Antecedentes e evolución da demanda: 2016 – 2023	26
3.2. Demanda de persoas usuarias no período da memoria anual: xullo de 2022 a xuño de 2023.....	27
3.3. Transporte baixo demanda	32
3.4. Demanda de persoas usuarias por título de transporte	33
4. O novo sistema tarifario, mais económico, uniforme e versátil	37
4.1. Antecedentes.....	39
4.2. Tarifas.....	39
4.3. Bonificacións e vantaxes das novas tarxetas de transporte	40
4.4. Tarifas sociais e axudas.....	42
4.5. Emisións e distribución dos sistemas de pago	43
4.6. Actuacións previstas coa área de Transporte de Galicia (ATG): sistema zonal, pago multimodal e integración tarifaria.....	43

5. Relacións coas persoas usuarias. O servizo que atende e responde á cidadanía.....	46
5.1. Información á persoa usuaria.....	48
5.2. Atención ás persoas usuarias. A importancia das solicitudes e o seu procesamento.....	49
6. Financiamento do sistema, o investimento a futuro	51
6.1. Gasto realizado por parte da Administración.....	53
6.2. Recadación dos concesionarios	55
6.3. Canon de concesión.....	56
6.4. Resumo do financiamento do sistema.....	56
7. Calidade do sistema.....	58
7.1. Descrición e obxectivos dos traballos de campo.....	60
7.2. Resultados dos traballos de campo.....	62
8. Impacto de situacións sobrevindas no transporte público	64
8.1. Impacto nos custos do transporte derivados da subida de prezos.....	66
9. Indicadores de evolución do transporte público de Galicia	71



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 2022 e xuño de 2023 afondando en actuacións específicas para ofrecer servizos en constante adaptación ás necesidades das zonas máis poboadas e do rural, para potenciar a accesibilidade de todas as persoas, facilitar a intermodalidade e seguir garantindo un servizo público eficiente e de calidade.

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

1.1. A transición que garantiu unha total renovación dos servizos

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

Optimización do sistema

Reordenación e optimización de liñas

Integración de servizos

Implantación de servizos baixo demanda

Modernización do sistema de transportes

Programa tarifario

Programa social

Programa de transporte metropolitano

Programa de accesibilidade territorial

Mellora da calidade do servizo

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

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

Tamén se buscou unha unificación de tarifas en toda a comunidade autónoma. Levouse a cabo un proceso participativo no que se consultou aos municipios 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.

En canto aos horarios, axustáronse un total de 1.828 servizos para adaptalos ás necesidades de 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 creáronse as modalidades de transporte público integrado ou compartido e de transporte baixo demanda.

a. Integración de servizos de transporte, o autobús compartido

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



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

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

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

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

En xuño de 2023, había 2.226 liñas baixo demanda en funcionamento en Galicia, que representaban o 62,4% de todas as liñas do sistema, cun total de 27.800 paradas funcionais e 917.413 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.

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

1.2.4. Accesibilidade

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

Na actualidade, **o 54% do total dos vehículos adscritos ás 127 concesións están adaptados**, aínda que o obxectivo é que esta porcentaxe se vexa incrementado 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 (0 emisións, ECO, C, B) en relación ao seu nivel de emisións, combustible empregado e ano de matriculación, no caso de vehículos de máis de 8 prazas. Segundo o PTPG, o 65% da frota sería categoría C e unha 10% categoría ECO.

1.2.6. Modernización

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

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

1.3. Tecnoloxía aplicada á eficacia

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

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

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

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



OTRANS:

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



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 a as 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 coa tarxeta TMG e outras tarxetas integradas.



APP Transporte público:

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



Aplicacións tecnolóxicas para o seguimento e control de escolares:

En todas aquelas concesións que presenten servizos integrados.

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

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

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

carácter social tan relevantes como o impulso da igualdade ou a formación das persoas traballadoras.

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

1.5. Actuacións levadas a cabo ao longo do período xullo 2022 a xuño 2023

Posta en marcha da Estación Intermodal de Vigo

A terminal de autobuses integrada na estación intermodal de Vigo trátase dunha operación promovida pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade a través da Dirección Xeral de Mobilidade e cofinanciada pola Unión Europea, no marco do Programa Operativo FEDER Galicia 2014-2020, dentro do obxectivo OT4: Consegui-ur unha economía máis limpa e sustentable.

No proceso de adaptación dos servizos, identificáronse razóns de interese público que apoiaron a implementación de catro novas paradas na contorna urbana do Concello de Vigo: dúas na Avenida Gregorio Espino, unha na Avenida de Madrid e outra na Praza de España, o cal contribuíu significativamente á mellora da accesibilidade e conectividade do transporte público coa cidade.

A POSTA EN MARCHA DA NOVA ESTACIÓN INTERMODAL REALIZOUSE EN DECEMBRO DE 2022, TRAS UN INVESTIMENTO DE 18 MILLÓNS POR PARTE DA XUNTA. ESTA POSTA EN MARCHA PREVÍA UN INCREMENTO DO TRÁFICO DE VIAXEIROS NO TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO DE ENTRE O 10% E O 15% DEBIDO Á MELLORA DA CONEXIÓN NO CENTRO NA CIDADE. ESTÁ PREVISTO UN MOVEMENTO DE 2 MILLÓNS DE PASAXEIROS EN 2023, CON CIFRAS QUE PODEN SUPOR UNHA SUBIDA DE 300.000 USUARIOS AO ANO.

SIMU de Nigrán

A Xunta colaborou co Concello de Nigrán para a implementación dun conxunto de Servizos de Interese Municipal (SIMU), novos servizos de autobús que conectarán as parroquias de Chandebrito e Panxón, que iniciaron operacións na segunda quincena de outubro de 2022.

As melloras introducidas nos servizos de transporte público nesta rexión foron concibidas co propósito de atender as necesidades de mobilidade debidamente identificadas. Estas melloras materializáronse como froito dunha estreita colaboración entre a Xunta e o Concello de Nigrán, coa finalidade de establecer unha liña de transporte interna que conectase distintas parroquias e lugares de interese dentro do ámbito municipal.

Bonificacións aos concesionarios polo incremento do prezo do gasóleo

O conflito en Ucraína causado por Rusia, provocou un aumento significativo dos gastos que representan os custos de explotación derivados do combustible. Neste sentido, o prezo do diésel nos chafarices das gasoleiras incrementouse un 14,3% de setembro de 2021 a febreiro de 2022, chegando a incrementarse un 30,7% no mes de marzo de 2022.

Debido a esta situación, para protexer a prestación dos servizos e o emprego no sector, a Xunta de Galicia aprobou no mes de marzo de 2022 unha liña de axudas dotada con 3,5 millóns de euros para paliar o impacto da subida do carburante no transporte de persoas viaxeiras. Trátase de compensacións que se liquidaron con carácter mensual, tendo en conta o prezo medio do gasóleo no mes correspondente.

En febreiro de 2023, a Xunta de Galicia promulgou unha nova orde de axudas para o período comprendido entre o 1 de decembro de 2022 e o 30 de novembro de 2023, contando cun orzamento de 3,6 millóns de euros.

En xuño de 2023 a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade publicou unha nova orde mediante a que se 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 desta actividade, estendendo as bonificacións do gasóleo até o 30 de novembro de 2024, ademais de contemplar outras compensacións para outros compoñentes na estrutura de custos.

A través destas axudas, a Xunta de Galicia inxectou case 2,2 millóns de euros de liquidez ás empresas concesionarias até xuño de 2023 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento do prezo do combustible.



Bonificacións a persoas usuarias polo incremento do prezo do gasóleo

Relacionado co incremento de custos no transporte público derivados da suba de prezo dos combustibles comentada anteriormente, o 30 de agosto de 2022 apróbase unha Orde que regula a implementación dunha redución do 30% nos abonos de transporte e títulos multiviaxe do transporte público interurbano baixo a competencia da Xunta de Galicia, entre o 1 de setembro de 2022 e o 31 de decembro de 2022.

NA ORDE APROBADA EN AGOSTO DO 2022, A XUNTA ELEVA A PORCENTAXE DE DESCONTO NAS TARIFAS AO 50%, ESTÉNDEO ÁS TARXETAS MOEDEIRO TMG, TMGXN E AMPLÍAO, CON CARGO AO SEU PROPIO ORZAMENTO, AOS SERVIZOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO QUE CONECTAN CANGAS E MOAÑA COA CIDADE DE VIGO NA RÍA DE VIGO, ASÍ COMO AOS SERVIZOS FERROVIARIOS DE RENFE QUE OPERAN NA ÁREA DE TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM) DE FERROL.

Estas bonificacións activas impulsaron o uso do transporte público en toda Galicia, o que resultou nun aumento do 28% no número de pasaxeiros entre setembro de 2022 e maio de 2023 en comparación co mesmo período do ano anterior.

A aplicación das bonificacións activas no sistema de transporte público de Galicia supuxo un investimento público que superou os 23 millóns de euros de setembro de 2022 a maio de 2023.

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

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

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

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

1. INTEGRACIÓN TARIFARIA

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

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

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

3. INCREMENTO DA OFERTA

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

4. OPTIMIZACIÓN DA INFORMACIÓN E AS INFRAESTRUTURAS

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



CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 1

- Ao longo do período temporal ao que fai referencia esta memoria, pódese considerar consolidado o sistema, adaptado ás necesidades actuais e preparado para os retos da mobilidade do futuro que introduciu o PTPG.
- O proceso de modernización do transporte público iniciouse en 2016, establecendo as bases legais para garantir a prestación dos servizos en risco de continuidade e para a tramitación completa do PTPG.
- Os servizos do PTPG deseñáronse para dar resposta a un aumento continuo da mobilidade entre os municipios das áreas máis urbanizadas, á vez que garanten os servizos de autobús nas zonas rurais, como elemento cohesionador e dinamizador.
- A integración do transporte de escolares na modalidade de autobús compartido permitiu dotar de transporte público a municipios polos que non pasaba ningunha liña regular de autobuses.
- O servizo baixo demanda minimiza a circulación de autobuses baleiros ou de moi baixa ocupación e garante o acceso ao transporte público especialmente nas zonas rurais caracterizadas por baixos niveis de demanda e de rendibilidade do autobús. A xuño de 2023, atendíanse baixo demanda 27.800 paradas en 917.413 servizos ao ano.
- Os criterios de calidade máis esixentes do PTPG dan lugar a que os servizos se presten con autobuses máis novos e seguros, máis accesibles, menos contaminantes e dotados de máquinas canceladoras que permiten estender a toda Galicia os descontos e bonificacións asociadas ás tarxetas TMG e TMGXN.
- O PTPG vai en consonancia cos programas de modernización tecnolóxica da Xunta de Galicia para mellorar a eficiencia, o control da xestión e a planificación dun modelo de transporte sustentable. Os desenvolvementos tecnolóxicos dan soporte aos beneficios económicos para as persoas usuarias e permiten informar de servizos en tempo real.
- O PTPG impuxo condicións estritas de subrogación de persoal, de estabilidade laboral, de impulso da igualdade e de formación continua. A consolidación do persoal acompañante aumento nun 33% a súa cifra nas novas concesións.
- Todas as concesións comunican información da explotación dos servizos mediante a implantación do SAE, que dará acceso ás persoas usuarias en tempo real aos horarios percorridos e tarifas.
- A creación da área de Transporte de Galicia levará a toda a comunidade a política de descontos tarifarios das Áreas de Transporte Metropolitano, como medida de fomento do transporte público. Estímase que se poderán bonificar uns 18,5 millóns de viaxes ao ano, un 80% de todos os que se realicen entre os municipios adheridos.

2

A OFERTA DE SERVICIOS



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

En primeiro lugar, estúdase a evolución desde o 2016 até a actualidade, anualmente. Neste período prodúcese a transformación desde as antigas concesións até 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 xuño de 2022 e xullo de 2023. Móstranse, ademais, datos representativos do período da memoria anual anterior, correspondente con xuño de 2021 a xullo de 2022, para a correspondente comparativa entre ambos os períodos.

Na análise da oferta amósanse os diferentes tipos de servizos de transporte público de Galicia. Deste xeito, a oferta total divídese en servizos integrados ou compartidos 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 - 2020

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 gratuito 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 xuño de 2023, o número de liñas baixo demanda en Galicia foi de 2.226.

Inclúen 27.800 paradas para atender as solicitudes e permite prestar 917.413 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.
- As **paradas** experimentaron un aumento do máis do dobre en todas as provincias. Na provincia de Lugo multiplicouse case por 5 no 2023.
- Os **servizos** anuais experimentaron un incremento brusco no 2020 (en 2017 en Ourense).

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 xuño de 2022, Galicia contaba con 2.249 liñas de transporte compartido, cun mínimo de 400 liñas en cada provincia; máis de 24.000 paradas, cun mínimo de 4.700 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 xuño de 2023, Galicia contaba con 1.321 liñas de transporte non integrado.

O crecemento das paradas non integradas é significativo, excedendo os 15.800 puntos de parada na Coruña, 2.900 puntos en Lugo, 4.500 puntos en Ourense e 8.600 puntos en Pontevedra.

O número de servizos das liñas non integradas superou os 1,47 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.

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 2022 a xuño 2023

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 2022 a xuño de 2023, 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 análise da memoria no que se refire ás liñas, paradas 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	INT	NON INT	TOTAL	INT	NON INT	TOTAL	INT	NON INT	TOTAL	INT	NON INT
2022	07	3.495	2.265	1.230	54.328	23.840	30.488	2.352.744	884.869	1.467.875	57.197.567	14.862.565	42.335.002
	08	3.523	2.277	1.246	54.921	24.157	30.764	2.350.245	884.254	1.465.991	57.180.325	14.900.695	42.279.630
	09	3.526	2.279	1.247	54.994	24.205	30.789	2.349.694	883.687	1.466.007	57.196.050	14.911.954	42.284.096
	10	3.530	2.279	1.251	55.105	24.235	30.870	2.351.010	885.777	1.465.233	57.288.042	14.989.121	42.298.921
	11	3.527	2.274	1.253	55.230	24.314	30.916	2.350.596	884.384	1.466.212	57.363.410	15.010.947	42.352.462
	12	3.537	2.272	1.265	55.628	24.329	31.299	2.348.876	880.833	1.468.043	57.441.991	14.955.038	42.486.953
2023	01	3.542	2.270	1.272	55.734	24.341	31.393	2.347.769	879.814	1.467.955	57.381.404	14.941.866	42.439.538
	02	3.544	2.266	1.278	55.794	24.342	31.452	2.329.043	877.801	1.451.242	57.058.843	14.920.643	42.138.200
	03	3.545	2.264	1.281	55.818	24.353	31.465	2.329.499	876.995	1.452.504	56.987.394	14.900.386	42.087.008
	04	3.557	2.265	1.292	56.021	24.376	31.645	2.329.062	876.785	1.452.277	57.013.801	14.870.972	42.142.829
	05	3.555	2.251	1.304	56.081	24.240	31.841	2.329.591	870.894	1.458.697	57.065.472	14.758.767	42.306.706
	06	3.570	2.249	1.321	56.214	24.242	31.972	2.348.936	869.700	1.479.236	57.401.374	14.750.817	42.650.557
Período 2022 - 2023		3.570	2.249	1.321	56.214	24.242	31.972	2.348.936	869.700	1.479.236	57.401.374	14.750.817	42.650.557
Período 2021 - 2022		3.495	2.265	1.230	54.327	23.838	30.489	2.352.571	884.869	1.467.702	57.162.610	14.862.371	42.300.239
% Variación		2,1%	-0,7%	7,4%	3,5%	1,7%	4,9%	-0,2%	-1,7%	0,8%	0,4%	-0,8%	0,8%

A oferta de transporte incrementouse até superar as 3.500 liñas que dan servizo a máis de 55 mil paradas, mantendo os máis de 2,3 millóns de servizos ao ano.

O número de liñas integradas é maior que o número de liñas non integradas. Con todo, o número de paradas, servizos e veh-km anuais é superior nas liñas non integradas debido á lonxitude destas e as 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 2.249 liñas e aumentou o número de paradas até alcanzar as 24.242 paradas. O número de veh-km e de servizos baixou lixeiramente nos meses correspondentes co último período.

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

O número de liñas, paradas, veh-km e servizos non integrados incrementouse entre xullo de 2022 e xuño de 2023. Durante este período alcanzáronse as 1.321 liñas non integradas, dando servizo a 31.972 paradas por medio de 1.479.236 servizos.

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 dos servizos son integrados ou compartidos para todas as provincias. Ademais, tamén en cada unha das provincias aumentou levemente o número de liñas e paradas entre xullo de 2022 e xuño de 2023. Os cambios durante os últimos 12 meses foron mínimos, indicando que o transporte público en Galicia conta cunha oferta de servizos madura.

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

2.2.2.1. Provincia de A Coruña

- É a provincia con máis servizos de transporte público.
- As liñas adscritas alcanzaron as 1.216 en xuño de 2023.
- As paradas dispoñibles case alcanzan as 23.000 en xuño de 2023, incrementándose nun 3,3% con respecto ao período de análise anterior.
- O cómputo anual de servizos mantívose por encima dos 1,1 millóns.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 28,1 millóns nos últimos 12 meses.

2.2.2.2. Provincia de Lugo

- As liñas adscritas foron 643 en xuño de 2023.
- As paradas dispoñibles incrementáronse un 1,7% con respecto a xuño de 2022, alcanzando as 8.747 en xuño de 2023.
- A cifra anual de servizos superou os 249.000 en xuño de 2023.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 8,7 millóns nos últimos 12 meses.



2.2.2.3. Provincia de Ourense

- Na provincia de Ourense o incremento na oferta non integrada é maior que no resto das provincias debido ao proceso de integración do transporte público, que no caso desta provincia levou a cabo no ano 2017.
- As liñas alcanzaron as 694, supondo un incremento do 2,5% entre xullo de 2022 e xuño de 2023.
- As paradas dispoñibles eran 9.291 en xuño de 2023, supondo un incremento de máis do 4,6% con respecto ao período da memoria anual anterior.
- A cifra anual de servizos mantívose por encima do 293 mil durante os últimos 12 meses.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 7,9 millóns nos últimos 12 meses.

2.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- É a segunda provincia con máis oferta total de transporte público.
- As liñas adscritas alcanzaron as 1.017 en xuño de 2023.
- As paradas dispoñibles creceron un 4,1% con respecto a xuño de 2022, alcanzando as 15.241.
- O cómputo anual de servizos mantívose por encima do 672 mil durante os últimos 12 meses.
- Os veh-km ao ano mantivéronse por encima dos 12 millóns, alcanzando os 12,5 millóns en xuño de 2023.

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 eidos 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 2021 a xuño de 2022 ao período de xullo de 2022 a xuño de 2023 son baixas, indicando un sistema de transporte público interurbano maduro.

2.2.3.1. ATM da Coruña

- É a ATM con máis liñas, paradas, circulacións anuais e veh-km.
- En xuño de 2023 contábase con 443 liñas, 7.693 paradas, 448.190 circulacións anuais e máis de 13,3 millóns de veh-km anuais.

2.2.3.2. ATM de Ferrol

- A oferta de liñas na ATM de Ferrol incrementouse no período entre xullo de 2022 e xuño de 2023, alcanzando un total de 223 liñas.
- En xuño de 2023 contaba con 3.754 paradas, 236.363 circulacións anuais e máis de 5,5 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 2022 e xuño de 2023, alcanzando un total de 158 liñas.
- En xuño de 2023 contaba con 1.764 paradas, 87.956 circulacións anuais e máis de 5 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 2023 as 426 liñas.
- En xuño de 2023 contaba con 5.752 paradas, 352.615 circulacións anuais e máis de 13,1 millóns de veh-km anuais.

2.2.3.5. ATM de Vigo

- A oferta de liñas na ATM de Vigo incrementouse nun 4,5% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior, alcanzando en xuño de 2023 as 281 liñas.
- En xuño de 2023 contaba con 2.993 paradas, 222.484 circulacións anuais e preto de 6 millóns de veh-km anuais.

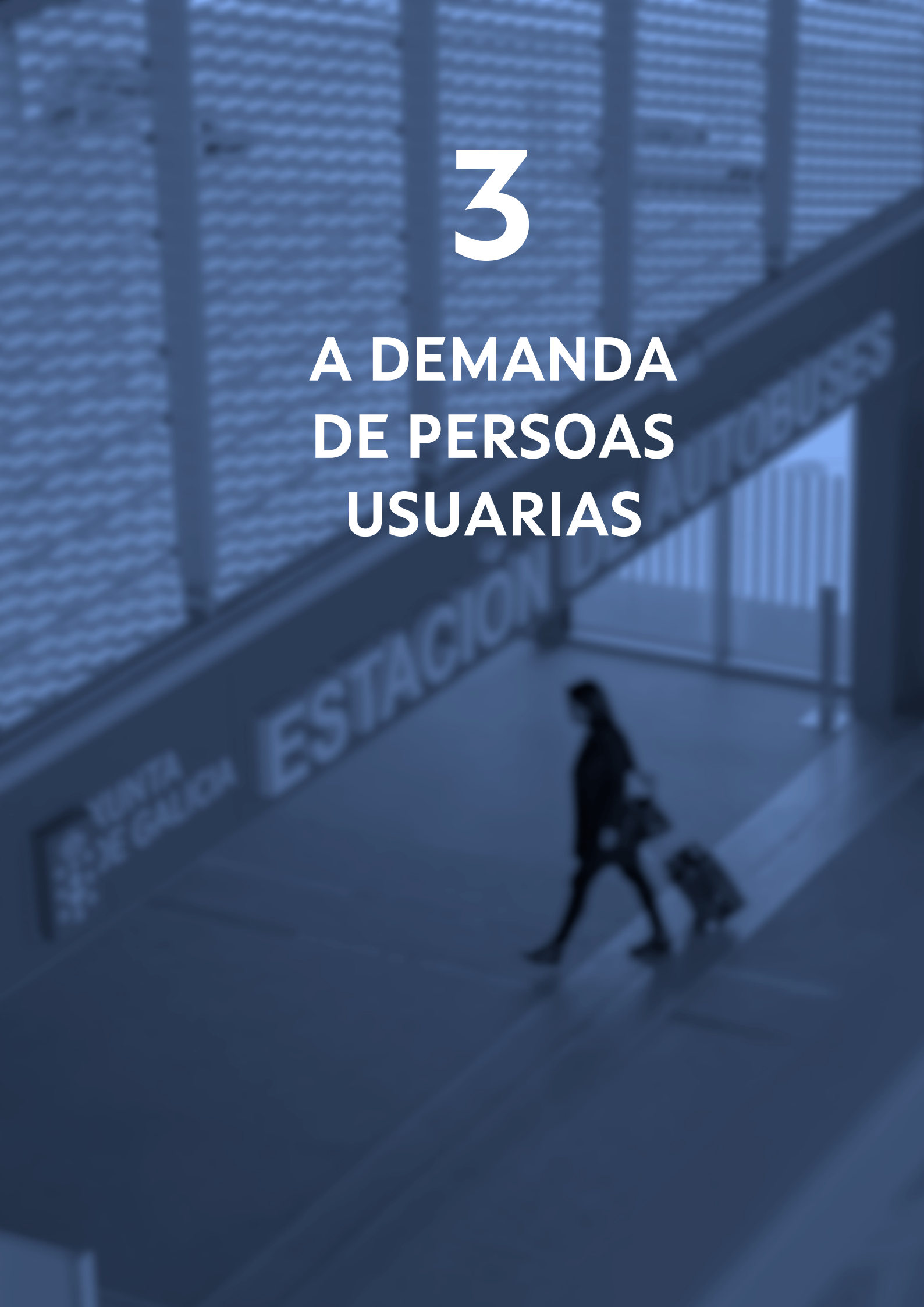
As táboas e gráficos con todos os datos desagregados por provincia e por ATM poden consultarse nas súas seccións correspondentes dos apartados 2.2.2 e 2.2.3 da memoria anual.

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 2022 e xuño de 2023 a oferta continuou 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 a demanda ano a ano desde 2016 e a evolución mensual entre xullo de 2022 e xuño de 2023. Os datos desagreganse, 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 – 2023

3.1.1. Demanda total de transporte público

Aínda que a demanda total incrementouse gradualmente neste período, o impacto do COVID-19 en 2020 provocou unha diminución da mesma que aínda non se recuperou por completo. Neste sentido, en cómputo global pódese observar como se alcanzou un **máximo na demanda anual no ano 2022, alcanzando 30,6 millóns de persoas usuarias**. Non obstante, 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.

GALICIA						
ANO	DEMANDA TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO		TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO OU COMPARTIDO			TRANSPORTE PÚBLICO NON INTEGRADO
			DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO OU COMPARTIDO	DEMANDA DE ESCOLARES	DEMANDA USUARIOS NON ESCOLARES	DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO NON INTEGRADO
2016	Viaxes	13.663.553	0	0	0	13.663.553
	% Total	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
2017	Viaxes	18.311.107	1.024.055	1.003.776	20.279	17.287.052
	% Total	100,0%	5,6%	5,5%	0,1%	94,4%
2018	Viaxes	21.995.153	2.754.975	2.690.691	64.284	19.240.178
	% Total	100,0%	12,5%	12,2%	0,3%	87,5%
2019	Viaxes	23.223.194	2.765.249	2.695.018	70.231	20.457.946
	% Total	100,0%	11,9%	11,6%	0,3%	88,1%
2020	Viaxes	15.760.713	4.155.080	4.123.837	31.243	11.112.965
	% Total	100,0%	26,4%	26,2%	0,2%	70,5%
2021	Viaxes	24.400.013	10.374.267	10.051.232	323.036	14.025.746
	% Total	100,0%	42,5%	41,2%	1,3%	57,5%
2022	Viaxes	30.638.627	11.392.441	10.637.311	755.130	19.246.186
	% Total	100,0%	37,2%	34,7%	2,5%	62,8%
2023 (30-xuñ)	Viaxes	18.146.877	6.788.298	6.311.462	476.836	11.358.579
	% Total	100,0%	37,4%	34,8%	2,6%	62,6%

* Corresponde con la demanda a 30 de junio de 2023, 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 2022 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, superando os 11,3 millóns de persoas usuarias en xuño de 2023, **confirmando a consolidación do proceso de integración** levado a cabo.

3.1.3. Demanda do transporte público non integrado

A demanda de usuarios do transporte público non integrado incrementouse nos primeiros 6 meses de 2023, nos que practicamente se alcanza a cifra obtida para o total de 2020.

3.2. Demanda de persoas usuarias no período da memoria anual: xullo de 2022 a xuño de 2023

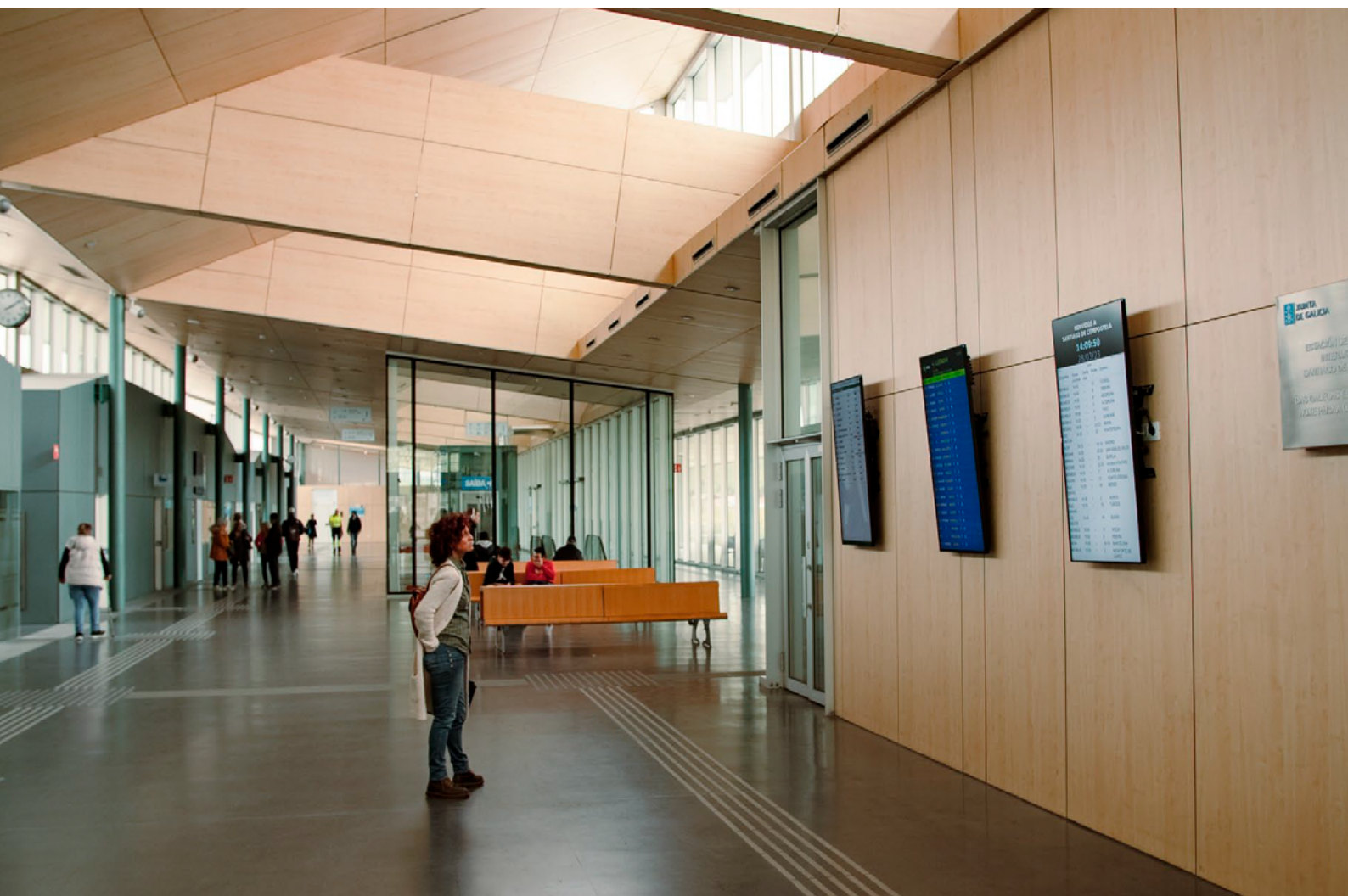
Analízase a demanda na totalidade da comunidade, a nivel das catro provincias e no ámbito das cinco Áreas de Transporte Metropolitano.

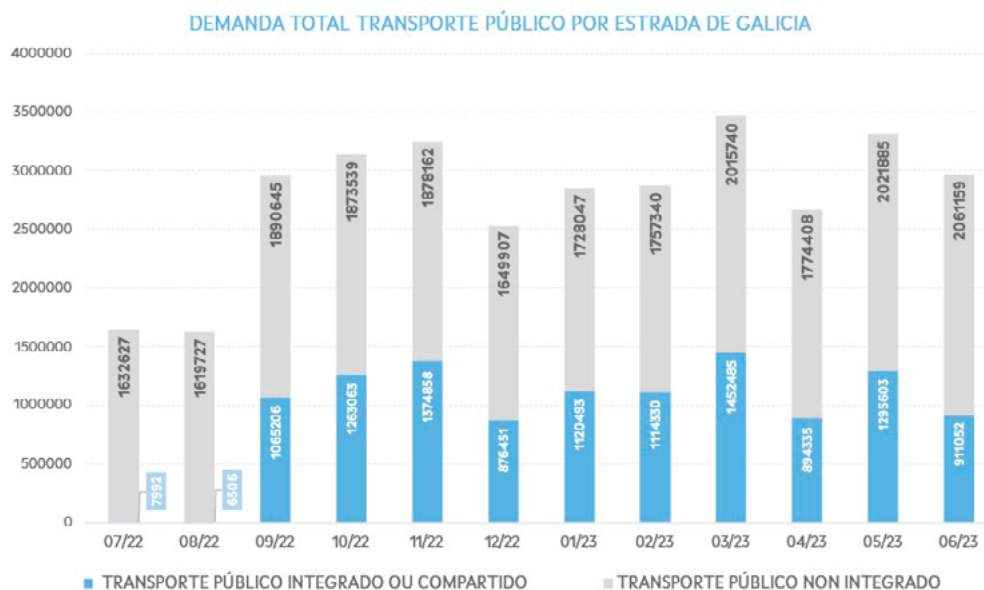
3.2.1. Demanda de persoas usuarias

3.2.1.1. Demanda total de persoas usuarias

A demanda total de persoas usuarias do transporte público en Galicia reflicte unha evolución positiva entre xullo de 2022 e xuño de 2023, tras as restricións de mobilidade por mor da pandemia, até **alcanzar unha suma de 33,3 millóns de usuarios nestes 12 meses de análises da memoria**.

A cifra máxima de demanda mensual alcanzouse en marzo de 2023 cun total de 3,47 millóns de persoas viaxeiras. Comparando os datos deste período co período de análise da memoria anual anterior (xullo de 2021 a xuño de 2022), **a demanda incrementouse nun 32%**.





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.

3.1.1.2. 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 2022 e xuño de 2023 alcanzou os 11,3 millóns de persoas usuarias, o que supón un incremento do 4,1% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior, entre xullo de 2021 e xuño de 2022. O mes con maior demanda de transporte integrado foi marzo de 2023, con máis de 1,4 millóns de persoas usuarias.

A meirande parte destas viaxes son de escolares con reserva de praza, alcanzando os 10,5 millóns de persoas usuarias durante este período. Non obstante, a demanda de non escolares de transporte compartido sufriu un incremento do 32% no último ano, superando as 847.000 persoas usuarias.



3.1.1.3. Demanda de transporte non integrado

Os datos mensuais da demanda de transporte non integrado alcanzaron entre xullo de 2022 e xuño de 2023 os 21,9 millóns de persoas usuarias, o que supón un 31,1% máis que no período anterior, de xullo de 2021 a xuño de 2022.

3.1.2. 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.

AÑO	MES	DEMANDA DE USUARIOS POR TÍTULO DE TRANSPORTE			
		TOTAL	BILLETE EFECTIVO	TARXETA	TARIFA ESCOLARES
2022	07	1.640.619	712.257	928.362	0
	08	1.626.233	725.720	900.513	0
	09	2.955.851	604.455	1.365.633	985.763
	10	3.136.602	498.044	1.474.629	1.163.929
	11	3.253.020	431.531	1.556.097	1.265.392
	12	2.526.358	389.335	1.328.487	808.536
2023	01	2.848.540	374.327	1.442.169	1.032.044
	02	2.871.670	360.941	1.483.158	1.027.571
	03	3.468.225	393.533	1.733.149	1.341.543
	04	2.668.743	380.220	1.463.170	825.353
	05	3.317.488	427.070	1.677.577	1.212.841
	06	2.972.211	467.299	1.632.802	872.110
Total período 2022 - 2023		33.285.560	5.764.732	16.985.746	10.535.082
Total período 2021 - 2022		27.643.307	6.000.611	11.346.279	10.296.417
% Variación		20,4%	-3,9%	49,7%	2,3%

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 2022 e xuño de 2023.

3.2.2.1. Provincia de A Coruña

- É a provincia con maior demanda de transporte público. Entre xullo de 2022 e xuño de 2023 rexistráronse máis de 18,1 persoas usuarias (un 54% do total de Galicia). Un 79,3% correspóndense con viaxes en servizos non integrados.
- A demanda anual incrementouse nun 24,1% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en 1,8 millóns de persoas usuarias para marzo de 2023; máis de 478 mil persoas usuarias de transporte integrado ou compartido e 1,3 millóns de persoas usuarias en transporte non integrado.

3.2.2.2. Provincia de Lugo

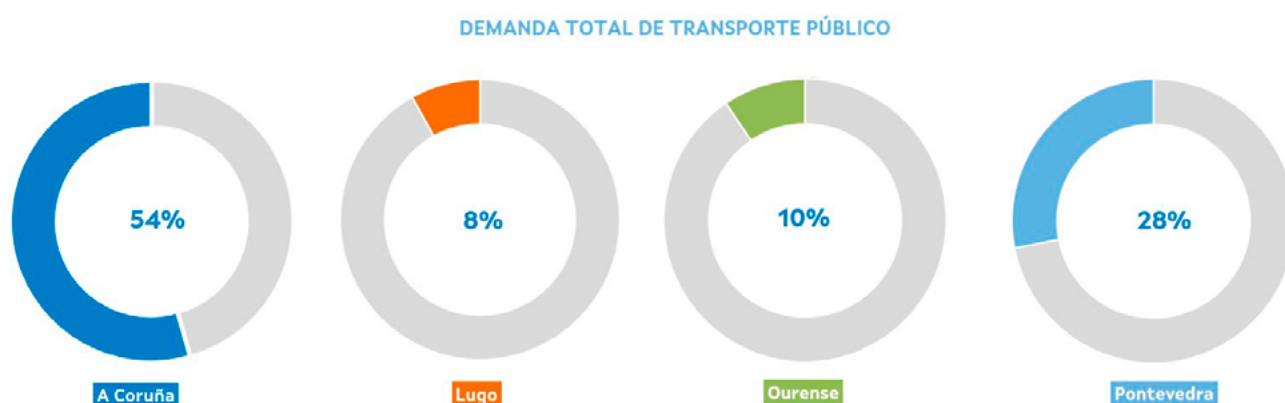
- Entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda total superou os 2,6 millóns de persoas usuarias (un 8,1% do total de Galicia). Un 41,5% corresponden a viaxes en servizos integrados ou compartidos.
- A demanda anual incrementouse nun 18,8% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en case 300 mil persoas usuarias para marzo de 2023; máis de 202 mil persoas usuarias de transporte integrado ou compartido e 94 mil persoas usuarias en transporte non integrado.

3.2.2.3. Provincia de Ourense

- Entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda total superou os 3,1 millóns de persoas usuarias (un 10% da demanda total de Galicia). Un 65,4% corresponden a viaxes en servizos integrados ou compartidos.
- A demanda total incrementouse un 12,4% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- Os máximos mensuais neste período sitúanse en máis de 367 mil persoas usuarias para marzo de 2023; máis de 264 mil persoas usuarias en transporte integrado. O máximo no transporte non integrado deuse en xuño de 2023 con case 103 mil persoas usuarias.

3.2.2.4. Provincia de Pontevedra

- Entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda total superou as 9 millóns de persoas usuarias (un 28% da demanda total de Galicia). Un 57,2% corresponden con viaxes en servizos non integrados.
- A demanda total incrementouse nun 16,9% con respecto ao período de análise da memoria anual anterior.
- O máximo mensual neste período sitúase en máis de 993 mil persoas usuarias para marzo de 2023; máis de 507 mil persoas usuarias. O máximo en transporte non integrado deuse en xuño de 2023 con máis de 503 mil persoas usuarias.



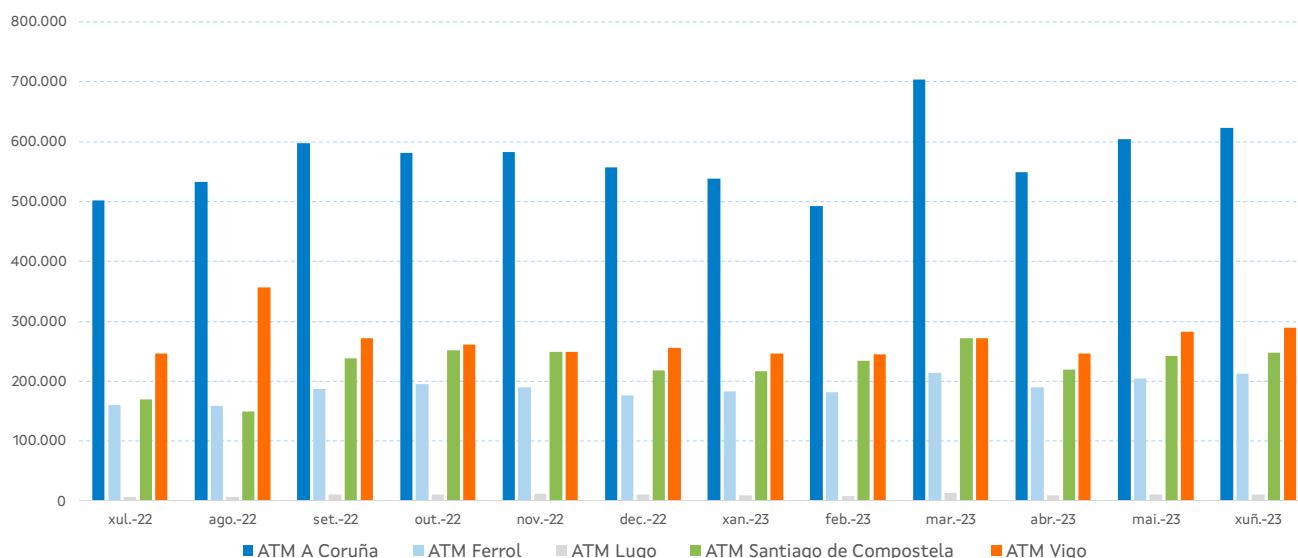
As táboas e gráficos cos datos de demanda de cada provincia por mes e modalidade de transporte poden consultarse no apartado 3.2.2 da memoria.

3.2.3. Demanda de persoas usuarias por Áreas de Transporte Metropolitano

A demanda nas **ATM** aumentou de maneira constante e xeneralizada durante os últimos anos, superando 16 millóns de usuarios en 2019. Con todo, reduciuse á metade no ano 2020 debido ao impacto da pandemia en todas as ATM. Nos anos 2021 e 2022 púidose observar como se recuperou a tendencia crecente.

A demanda no conxunto das ATM entre xullo de 2022 e xuño de 2023 creceu nun 28,2% con respecto á demanda entre xullo de 2021 e xuño de 2022, superando os 13,5 millóns de persoas usuarias.

DEMANDA TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO NAS ÁREAS DO TRANSPORTE METROPOLITANO DE GALICIA



3.2.3.1. ATM da Coruña

- É a ATM con maior demanda, con máis de 6,8 millóns de persoas viaxeiras nos 12 meses da memoria, un 45,3% do conxunto das ATM.
- Con respecto ao período de xullo de 2021 a xuño de 2022, entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda creceu un 34,7%.
- O máximo mensual deste período deuse en marzo de 2023 con máis de 703 mil persoas viaxeiras..

3.2.3.2. ATM de Ferrol

- A ATM de Ferrol rexistrouse unha demanda de 2,2 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria; un 16,4% do conxunto das ATM.

- Con respecto ao período de xullo de 2021 a xuño de 2022, entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda creceu un 24,8%.
- O máximo mensual neste período deuse en marzo de 2023, con máis de 214 mil persoas viaxeiras.

3.2.3.3. ATM de Lugo

- A ATM de Lugo rexistrou unha demanda de máis de 121 mil persoas viaxeiras nos 12 meses da memoria, o que representa menos do 1% da demanda das cinco ATM de Galicia.
- Con respecto ao período de xullo de 2021 a xuño de 2022, entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda creceu un 18,2%.
- O máximo mensual neste período deuse en marzo de 2023 con preto de 14 mil persoas viaxeiras.

3.2.3.4. ATM de Santiago de Compostela

Rexistrou unha demanda de máis de 2,7 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria, o que representa un 19,7% da demanda das cinco ATM de Galicia.

Con respecto ao período de xullo de 2021 a xuño de 2022, entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda creceu un 26,7%.

O máximo mensual neste período deuse en marzo de 2023 con máis de 271 mil persoas usuarias.

3.2.3.5. ATM de Vigo

- A ATM de Vigo rexistrou máis de 3,2 millóns de persoas usuarias nos 12 meses da memoria, o que representa un 23,4% da demanda total de persoas usuarias nas ATM de Galicia.
- Con respecto ao período de xullo de 2021 a xuño de 2022, entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda creceu nun 75,7%.
- O máximo mensual neste período deuse en agosto de 2022, con máis de 357 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 2022, a demanda desta modalidade alcanzou o seu máximo con 7.897 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 aténdase 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 7.897 persoas usuarias que utilizaron a modalidade de transporte baixo demanda**, o que supón un incremento do 30,5 % 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 49% da demanda total.

PERSOAS 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 1.500 chamadas ou solicitudes ao mes no período de estudo.

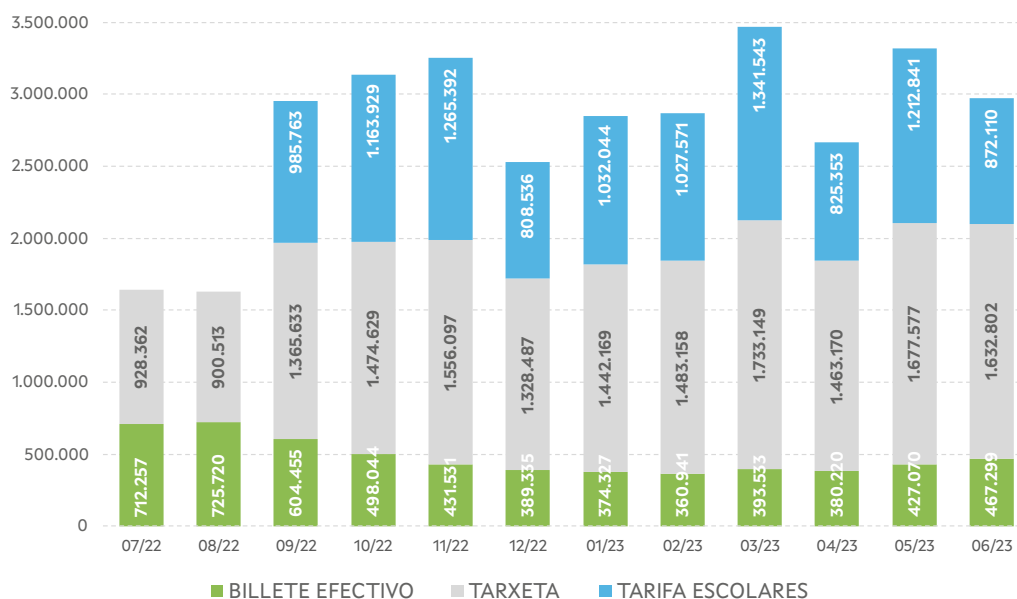
As táboas e gráficos con todos os datos de demanda do transporte baixo demanda, desagregados por provincias, poden consultarse no apartado 3.3 da memoria.

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 gratuito para escolares con reserva de praza. Desde 2016 a 2019 o tres creceron significativamente, alcanzando o máximo anual o pago en efectivo en 7,6 millóns (en 2019) e o pago con tarxeta en 13,6 millóns de viaxes (en 2022). No caso da tarifa escolar, o crecemento non se ve afectado o impacto da pandemia, alcanzando o seu máximo no 2022 con máis de 10,6 millóns de persoas usuarias.

Entre o período de análise da memoria actual (xullo de 2022 e xuño de 2023) e o período de análise da pasada memoria (xullo de 2021 e xuño de 2022), coa tendencia crecente da demanda, creceu o uso de todos os métodos de pago. O título de transporte con tarxeta foi o que máis creceu, cun aumento do 49,7% con respecto ao período anterior.

Evolución da demanda por título de transporte (Xullo 2022 - Xuño 2023)



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, supondo un 59,6% sobre o total e seguida pola tarifa escolar que supón o 21,8%. O billete en efectivo representa unicamente o 18,6% do total.

Na **provincia de Lugo** a tarifa escolar é o título de transporte maioritario, representando un 57,5% do total. O billete en efectivo representa un 25,6% do total, e, por último, a tarxeta só se utiliza un 16,9% das veces.

De novo na **provincia de Ourense** a tarifa escolar é o título de transporte maioritario, representando un 64% do total. O billete en efectivo representa un 18,6% do total e, por último, a tarxeta só é utilizada como método de pago por un 17,4% das persoas viaxeiras.

Na **provincia de Pontevedra** o título de transporte máis utilizado tamén é a tarifa escolar, representando un 42,1% do total. A tarxeta é máis utilizada que o billete en efectivo, representando un 34% respecto do 23,9% que representa o uso do billete en efectivo.

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 da 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 2020 en todas as ATM, excepto na de Lugo. En 2022, a porcentaxe de títulos de transporte pagados con tarxeta foi do 87,8% na ATM da Coruña, do

86,4% na ATM de Ferrol, do 67,1% na ATM de Lugo, do 86,3% na ATM de Santiago de Compostela e do 72,5% 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 7 anos, os titulares deste dispositivo realizaron máis de 18,5 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 20,1 millóns de euros.

O número de viaxes realizadas coa tarxeta Xente Nova alcanzou o seu máximo en 2022, con 5,1 millóns.

Entre o período da memoria anterior e o período da memoria actual, a demanda incrementouse nun 34,5% tal como pódese observar na seguinte táboa:

ANO		DEMANDA USUARIOS EN GALICIA - TARXETA XENTE NOVA (TMGXN)				
		GALICIA	A CORUÑA	LUGO	OURENSE	PONTEVEDRA
2022	07	258.290	162.704	6.603	8.006	80.977
	08	254.263	145.682	6.492	7.750	94.339
	09	535.616	295.444	27.202	31.673	181.297
	10	595.111	318.163	34.133	37.321	205.494
	11	616.032	325.075	36.742	39.179	215.036
	12	463.069	253.493	25.188	28.305	156.083
2023	01	511.509	269.656	29.293	31.945	180.615
	02	527.836	281.564	28.489	32.424	185.359
	03	616.517	326.583	34.947	39.633	215.354
	04	464.374	253.693	23.185	27.356	160.140
	05	526.240	281.890	27.255	32.008	185.087
	06	435.161	248.906	18.864	22.012	145.379
Total período 2022 - 2023		5.804.018	3.162.853	298.393	337.612	2.005.160
Total período 2021 - 2022		4.315.991	2.484.687	207.161	255.558	1.368.585
% Variación		34,5%	27,3%	44,0%	32,1%	46,5%

O incremento no uso de TMGXN foi xeneralizado nas catro provincias, supondo un incremento maior na provincia de Pontevedra, cun aumento do 46,5%. A provincia que máis viaxes pagadas coa TMGXN xera na comunidade autónoma de Galicia é A Coruña, cun 54,5% 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 2022 o seu máximo con 30,6 millóns de viaxeiros. Entre xullo de 2021 e xuño de 2022 a demanda superou os 27,6 millóns de persoas viaxeiras. No período de análise actual, entre xullo de 2022 e xuño de 2023 a demanda foi de 33,2 millóns de persoas usuarias, o que supón un notable incremento con respecto ao período anterior.
- O máximo mensual de demanda durante os 12 meses do período de análise da memoria é de 3,4 millóns de persoas usuarias en marzo.
- 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 2019, con 16 millóns de persoas viaxeiras. De xullo de 2022 a xuño de 2023 obsérvase unha leve recuperación da demanda no conxunto das ATM, aínda con cifras mensuais menores que en 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 49% 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 44,6% do total para cifras totais de 2022.
- No período da memoria, a tarifa de escolares é maioritaria en Lugo, Ourense e Pontevedra con até o 57,5%, 64% e 42,1% do total de viaxes en cada provincia. Na Coruña, o pago con tarxeta supón un 59,6% do total.
- En todas as ATM é amplamente maioritario o uso de tarxeta comparado co efectivo.
- O uso da tarxeta Xente Nova incrementouse notablemente durante o 2022 superando os 5,1 millóns de viaxes abonadas con este método de pago.

4

**O NOVO
SISTEMA TARIFARIO,
MAIS ECONÓMICO,
UNIFORME
E VERSÁTIL**

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

4.1. Antecedentes

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

- **Sistema tarifario quilométrico.** Vixente até a implantación do PTPG, excepto nas ATM. O prezo que debe abonar a persoa usuaria é proporcional á distancia da súa viaxe e pode variar entre un mesmo orixe e destino en función do percorrido intermedio. Ademais, a tarifa base e 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.

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 basee 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:

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

Os obxectivos do novo sistema tarifario son:

- Unha mellor comprensión do sistema, xa que se establece un prezo único para cada zona que coincide cos termos municipais.
- Homoxeneizar as tarifas en toda a comunidade autónoma, sen depender da concesión ou do operador titular.
- Abaratar o prezo do billete, cunha rebaixa significativa dos prezos e a través de bonificacións que favorecen a recorrencia.
- Optimización da xestión do sistema tarifario, homogeneización das bonificacións e tarifas. Incorpóranse equipos monetarios e intelixentes que facilitan o pago mediante a tarxeta TMG e demais tarxetas integradas
- **Tarifas empresa.** Son os importes que ten dereito a percibir o operador por cada persoa usuaria e relación de tráfico que realiza.
- **Tarifas usuario.** Son os importes que deben abonar as persoas usuarias, que poden coincidir ou non coas tarifas empresa. Se este prezo é inferior, a Administración abonaralle á operadora o importe restante.

Estes conceptos permiten entender como se realizan os cálculos de prezos das tarifas de cada conexión, sobre os que posteriormente

se aplicarán os descontos e as bonificacións que existen actualmente no PTPG.

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

- Tarifa empresa mínima de 1,364 € (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 os termos municipais.

4.3. Bonificacións e vantaxes das novas tarxetas de transporte

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

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

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

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

Os bonos mensuais promovidos pola Administración son:

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

Todos estes bonos teñen un carácter de mínimos e as empresas operadoras poden ofertar outros descontos como os bonos de 100 viaxes e os bonos de 26 e 46 viaxes. A información sobre a oferta de bonos vixentes

en cada concesión pode consultarse desde o buscador da páxina web www.bus.gal.

4.3.1. TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE: BONOS

Desde xullo de 2022 a xuño de 2023, o bono máis vendido é o de 26 viaxes superando algúns meses os 1.000 bonos vendidos. Na provincia da Coruña rexistrouse unha recadación notablemente maior que no resto das provincias, seguida de Pontevedra, Lugo e Ourense, nesta orde.

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

4.3.2. TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE: TARXETAS TMG E TMGXN

O PTPG establece como medio de pago xeral as tarxetas TMG e TMGXN, que achegan vantaxes tarifarias e facilitan a xestión do transporte público. Estas formas de pago baséanse nunha tecnoloxía sen contacto que mellora a cantidade e calidade da información existente sobre a rede de transporte de Galicia e serán pezas chave para xestionar a posta en marcha da nova Área de Transporte de Galicia.

Tarxeta de Mobilidade de Galicia (TMG)

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

NOS 7 ANOS QUE LEVA FUNCIONANDO A TMG XN, AS PERSOAS TITULARES DESTE DISPOSITIVO REALIZARON CASE 19 MILLÓNS DE VIAXES GRATUÍTAS NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ESTRADA A CARGO DA XUNTA DE GALICIA, AS CALES SE TRADUCEN EN MÁIS DE 20,1 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.

Outros títulos:

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

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

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

4.4. Tarifas sociais e axudas

O PTPG ten entre os seus obxectivos aplicar as políticas sociais da Xunta de Galicia. A 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 de a 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 activado con este perfil social por parte da Consellería de Política Social.

Descontos promovidos polos concellos

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

- Na ATM de Ferrol, Mugardos conta con bonificacións activas.
- Na ATM de Santiago, 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:

MODALIDADE 1	Destinada ao transporte urbano da cidade da Coruña.
MODALIDADE 2	Destinada á liña de transporte A Coruña-Ferrol-A Coruña.
MODALIDADE 3	Destinada ao transporte metropolitano ATM de A Coruña, ATM de Ferrol e outras áreas

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.

4.5. Emisións e distribución dos sistemas de pago

En virtude dun convenio de colaboración entre a Xunta de Galicia e a entidade bancaria colaboradora Abanca, asinada en 2016 e renovada en 2020, as tarxetas de mobilidade de Galicia poden adquirirse nas 213 oficinas de Abanca habilitadas, cuxo listaxe pode consultarse na páxina web de www.bus.gal. A TMG ten un prezo bonificado de 2 € mentres que a TMGXN expídese de forma gratuíta.

Na páxina web www.bus.gal ofrécese toda a información relativa para a tramitación

destes dispositivos e as vantaxes que levan consigo.

Por provincias, A Coruña é a que máis tarxetas emitiu, cun 63.333 até finais de xullo de 2022, seguida de Pontevedra (38.784), Lugo (6.922) e Ourense (6.070).

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

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

A Administración autonómica impulsa o establecemento dunha Área de Transporte de Galicia en todo o territorio da Comunidade Autónoma, establecendo 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 a as persoas usuarias que realizan viaxes con orixe e destino nos seus respectivos termos municipais.

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.

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.

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

Bonificacións previstas coa implantación da ATG:

Se establece 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 adhíranse ou non á ATG. O seu

abono corre a cargo da Xunta de Galicia na súa totalidade.

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

4.6.1. Período transitorio. Concellos con actuacións propias

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

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

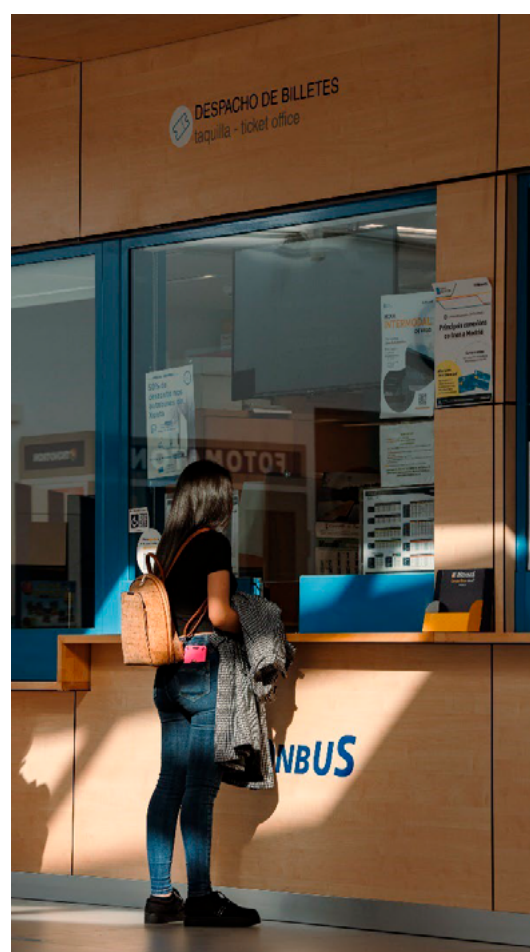
O convenio de Pontevedra implantouse o 1 de setembro de 2021. O municipio de Pontevedra é capital de provincia e ten máis de 50.000 habitantes, polo que legalmente está obrigado a ofrecer o servizo de transporte; con todo, até a implantación deste convenio, non contaba con este servizo.

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

O convenio ofrece un desconto de 0,50 € como mínimo en todas as viaxes dentro do municipio e bonifícanse integramente os

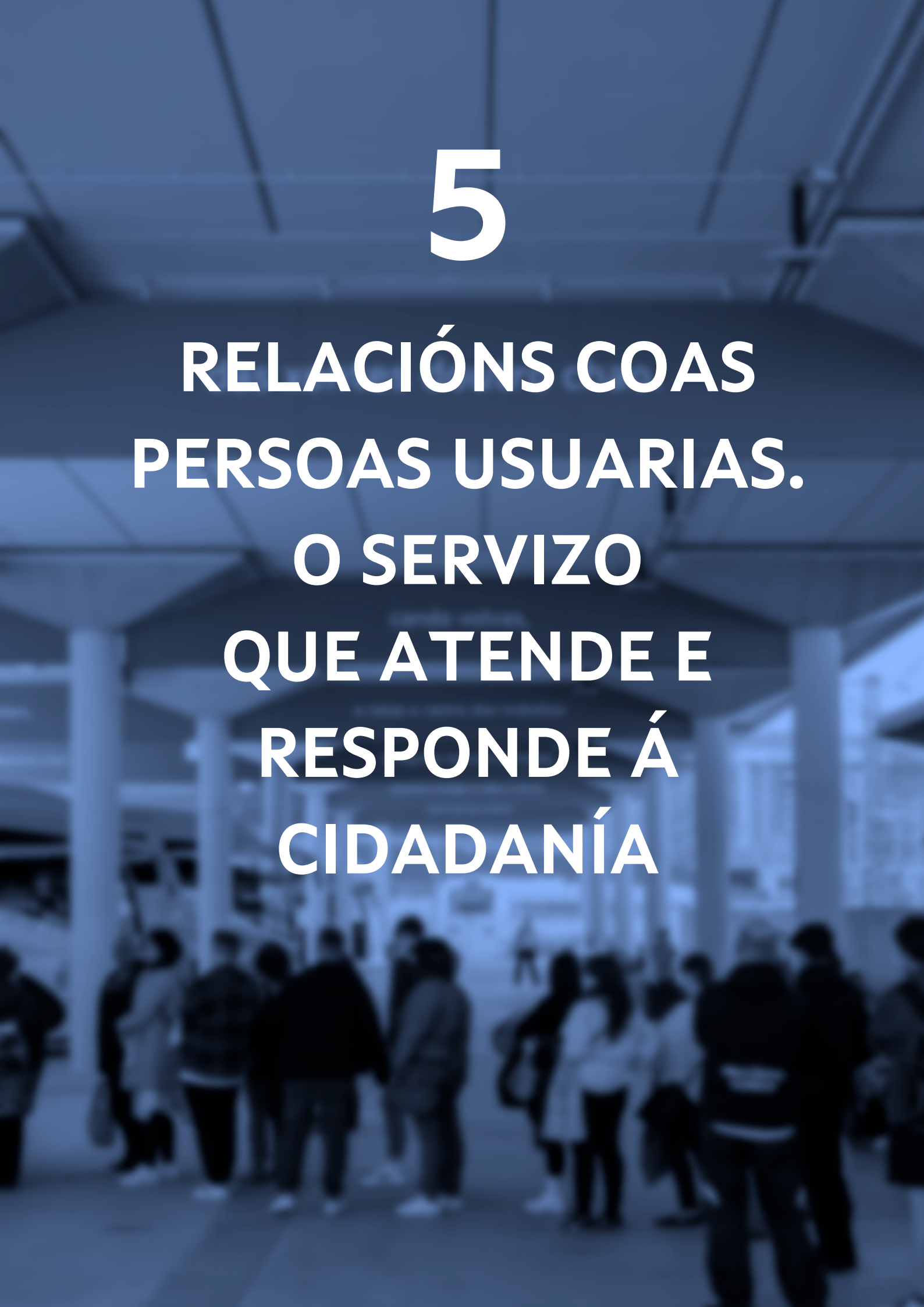
A Xunta de Galicia asume o 100% do custo adicional xerado polos transbordos que sexan necesarios até completar o traxecto en traslados locais e intermunicipais.

transbordos en lestes percorridos, ambas as bonificacións asúmense polo concello. É o convenio que máis se parece ás bases establecidas para a ATG.



CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 4

- A implantación do PTPG leva á adopción dun novo sistema tarifario máis económico e uniforme para toda Galicia, apoiado por ferramentas e solucións tecnolóxicas que facilitan a súa xestión e impulsan o uso do transporte público.
- O sistema zonal quilométrico establece prezos igualitarios para todas as paradas do mesmo municipio.
- O PTPG calculou unha tarifa basee 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. Poden adquirirse en 213 oficinas da entidade colaboradora de Abanca habilitadas para a súa expedición.
- O PTPG aplica tarifas sociais con descontos a familias numerosas, facilita os descontos promovidos por outras administracións e institucións e impulsa a oferta de bonificacións sociais para colectivos vulnerables nas concesións.
- 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 a as persoas usuarias.



5

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

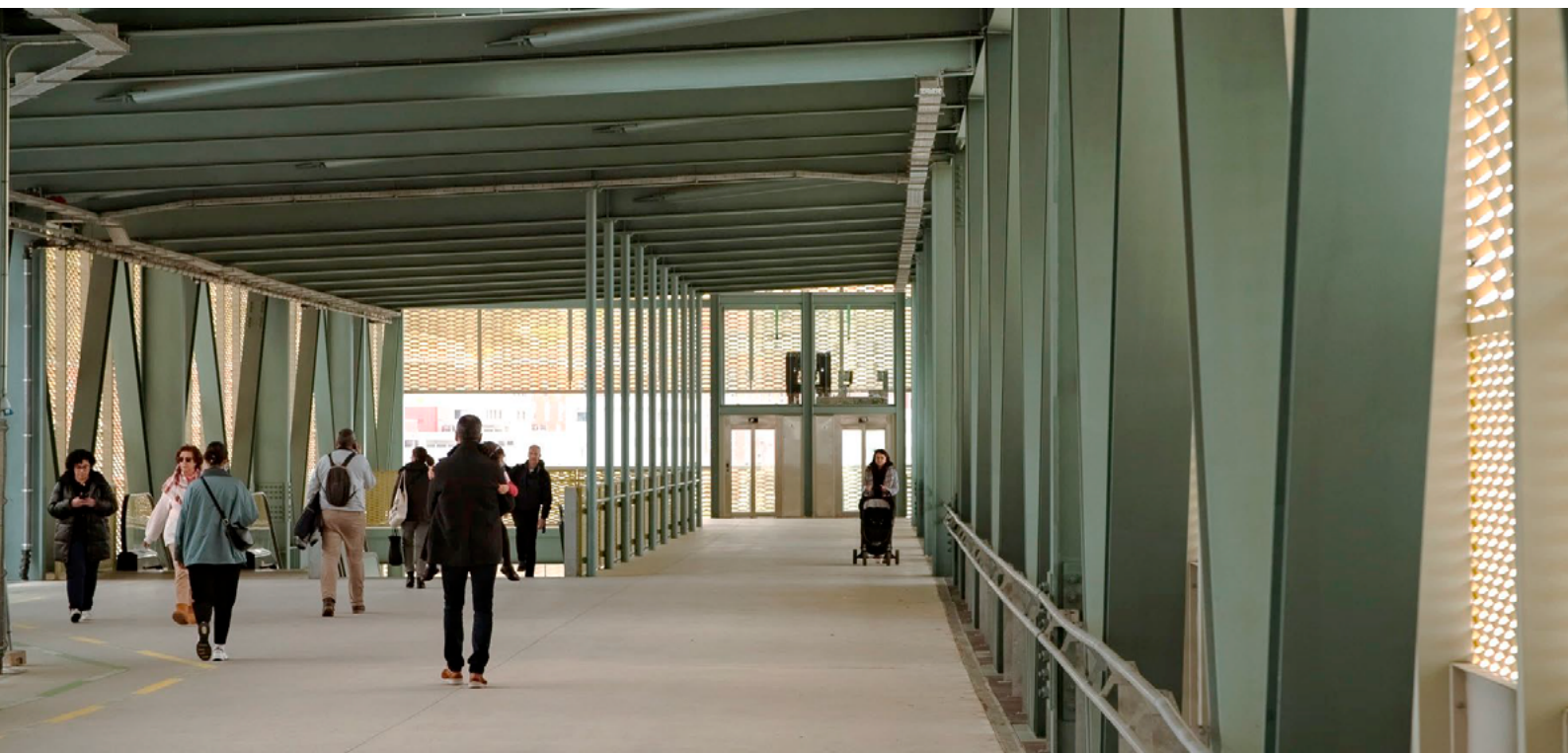
O PTPG ten como eixo principal as persoas e as súas necesidades de desprazamento. Para isto é fundamental proporcionar a información actualizada e inmediata sobre todos os servizos dispoñibles e, á súa vez, coñecer a súa experiencia nos traslados para seguir adaptando o servizo ás novas esixencias sociais.

5.1. Información á persoa usuaria

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

- **Portal web da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.** Ofrece toda a información sobre a rede de transporte público de Galicia e sobre todos os traballos que leva a cabo a propia Consellería.
- **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 descargables, reservar praza directamente nos servizos baixo demanda e acceder a toda a información sobre a TMGXN. Desde o seu lanzamento en 2018 até xuño de 2023 o número de visitas ascendeu a 3.466.259. **Máis dun millón e medio desde xullo de 2022.**
- **App Transporte Público de Galicia.** Ademais de facilitar a procura de servizos e de xestionar reservas de praza, proximamente ofrecerá información en tempo real de horarios e de paradas próximas a través de xeolocalización.
- **Central de chamadas.** Mediante un número de teléfono único, esta canle permite realizar as reservas de transporte baixo demanda e atende ás peticións de as persoas usuarias sobre modificacións de servizos. **Desde o seu lanzamento, o número de chamadas rexistradas ascendeu a 53.002.**

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 con as persoas usuarias é o correcto tratamento das solicitudes recibidas, o seu procesamento é responder debidamente ás peticións.

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

DURANTE O PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE XULLO DE 2022 A XUÑO DE 2023 PROCESÁRONSE UN TOTAL DE 1.347 SOLICITUDES RELACIONADAS COS SERVIZOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Todas as consultas, peticións ou queixas analízanse e contestan 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 Infraestruturas e Mobilidade, Bus.gal, a APP de Transporte Público de Galicia e a central de chamadas.
- A nova APP do PTPG atópase en constante desenvolvemento e facilitará información en tempo real dos horarios e das paradas máis próximas a través de xeolocalización.
- A web bus.gal superou as 3.466.259. visitas desde o seu lanzamento en 2018 até xuño de 2023.
- A canle onde se realizan as reservas do transporte baixo demanda atendeu máis de 53.002 chamadas.
- Todas as consultas, peticións ou queixas analízanse e contestan individualmente. Este traballo permitiu dar resposta inmediata a cambios na demanda, levar a cabo inspecciones de calidade en vehículos e melloras da oferta.

6

FINANCIAMENTO DO SISTEMA, O INVESTIMENTO 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 asinar 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. Porén, para superar o déficit económico xerado por determinados servizos, a Administración financia o sistema a través de distintos tipos de compensacións que se abonan aos concesionarios.

6.1. Gasto realizado por parte da Administración

Durante o período da memoria, a Xunta de Galicia abonou máis de 75 M € en compensacións e bonificacións para asegurar os servizos e beneficios do PTPG.



6.1.1. Compensacións por obrigabilidade 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, 122 reciben compensacións por COSP. As 5 que son rendibles por si mesmas son:

XG623	Lugo - Ourense - Vigo, con anexos
XG635	A Coruña - Lugo - A Mariña, con anexos
XG802	Lugo - Santiago de Compostela, con anexos
XG817	Eixo Atlántico e conexións con Lugo, Lalín e Fisterra, con anexos
XG843	A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos

ENTRE XULLO DE 2022 E XUÑO DE 2023, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 45,7 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 gratuito.

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 de a persoa usuaria ao servizo prestado polo adxudicatario.

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	Eixo Atlántico e conexións con Lugo, Lalín e Fisterra con anexos
XG843	A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos
XG852	Oeste da comarca do Morrazo
XG881	Este da comarca da Coruña

ENTRE XULLO DE 2022 E XUÑO DE 2023, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 17,7 M € EN COMPENSACIÓNS POR CURP.

6.1.3. Compensación tarifaria por ATM

Esta compensación, que presta 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.

Os importes dependen do volume de persoas que utilizan os servizos e do desconto aplicado. A Administración autonómica achega o 80% do custo e o restante 20% é financiado polos respectivos concellos.

ENTRE XULLO DE 2022 E XUÑO DE 2023, A ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA ABONOU MÁIS DE 6,2 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 pagadas 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 2021 E XUÑO DE 2022, A ADMINISTRACIÓN ABONOU MÁIS DE 4,8M € EN COMPENSACIÓNS POR USO DÁ TMGXN, BONIFICANDO MÁIS DE 5,8 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.



6.2. 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 de as 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 2020 a xuño de 2021 e o período de análise actual, de xullo de 2021 a xuño de 2022, a recadación por viaxes creceu nun 29,5%. 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.

ENTRE XULLO DE 2022 E XUÑO DE 2023, A RECADACIÓN POLA VENDA DE BILLETES E DE BONOS POR PARTE DOUS CONCESIONARIOS SUPERA OS 35 M €.

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

6.3. Canon de concesión

Das 5 concesións que son rendibles por si mesmas, 4 deben abonar un canon de concesión anual, ao ter un beneficio industrial superior ao 6%. Son as seguintes:

XG623: cun canon de 62.436,08 € por ano

XG635: cun canon de 57.953,26 € por ano

XG802: cun canon de 95.041,51 € por ano

XG817: cun canon de 331.785,92 € por ano

POR ESTE CONCEPTO, A ADMINISTRACIÓN RECIBE DOS CONCESIONARIOS UNHA CANTIDADE DE MÁIS DE 550.000€ AO ANO.

6.4. Resumen do financiamento do sistema

O financiamento do sistema de transporte público por estrada é posible grazas ás achegas por parte de as 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:

FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA	IMPORTE TOTAL PERÍODO XULLO 2022 A XUÑO 2023	IMPORTE TOTAL PERÍODO XULLO 2021 A XUÑO 2022
Compensación por obriga de servizo (COSP)	45.655.490,27 €	48.195.202,42 €
Pago por reserva de praza de escolares (CURP)	17.686.471,84 €	17.471.128,59 €
Compensación tarifaria por ATM	6.183.421,48 €	4.477.612,42 €
Bonificación por uso da TMGXN	4.795.182,44 €	6.839.017,77 €
Recadación por viaxes e comercialización de bonos	35.190.407,14 €	25.254.595,55 €
Total período	109.510.973,17 €	102.237.556,75 €
% Variación	7,11%	

Débese destacar que dos preto de 6,2 millóns de euros de compensación tarifaria por ATM, os concellos pertencentes ás cinco ATM de Galicia achegan unha parte. Durante o ano 2022, os concellos abonaron un 925 mil euros (achega de carácter anual).

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).

As axudas por parte da Administración aos concesionarios debido á baixada de demanda non previstas por motivo da emerxencia sanitaria da pandemia do COVID-19 e as axudas pola subida do prezo dos combustibles téñense en conta de forma particular no apartado 8 da memoria. Ao non formar parte do financiamento regular do sistema, non se incorpora neste apartado.

CONCLUSIÓN/IDEAS PRINCIPALES CAPÍTULO 6

- O financiamento do transporte público necesita achegas da Administración para compensar o déficit xerado pola prestación dalgúns servizos.
- Durante o período da memoria, a Xunta de Galicia achegou máis de 74 M € por medio de distintos tipos de compensacións e bonificacións para asegurar os servizos e beneficios do PTPG.
- Os usuarios achegaron máis de 35 M € directamente a través de billetes e bonos.
- Catro concesións rendibles abonan máis de 550.000 € ao ano por canon de concesión.

7

CALIDADE DO SISTEMA



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

A Dirección Xeral de Mobilidade realizou, entre o 19 de setembro e o 23 de novembro de 2023, a segunda 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 estruturáronse en catro liñas de investigación:

	Enquisa de calidade do servizo.	13.254 Enquisas.	Presenciais. A bordo e en punto de parada.	Satisfacción co servizo. Perfil de uso e caracterización de persoas usuarias.
	Verificación do servizo. Cliente misterioso.	1.795 Enquisas.	Presenciais. A bordo e en punto de parada.	Cumprimento da oferta e calidade percibida.
	Enquisas de calidade escolas.	170 Enquisas.	Online	Calidade dos servizos integrados.
	Enquisas a persoas NON usuarias.	423 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 13.555 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 de as 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 1.929 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 285 enquisas válidas dos 457 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.

Obtivéronse 422 enquisas telefónicas válidas.



7.2. Resultados dos traballos de campo

7.2.1. Enquisas de calidade

Determinouse un Índice de Satisfacción do Cliente (ISC) global de 7,58, o que en transporte público se revela como unha valoración alta. Acorde a isto, ademais, as persoas usuarias recomendarían o servizo cunha probabilidade media do 76,2%.

- As mellores notas correspóndenlle ao prezo, á duración das viaxes e a puntualidade. Os aspectos mellorar valorados son, pola súa vez, criterios de calidade ós que as persoas usuarias outorgan unha elevada importancia.
- Os criterios que reciben unha valoración inferior entre os importantes para as persoas usuarias son referentes ao estado das paradas, a situación das mesmas e a limpeza do vehículo.

7.2.2. Cliente misterioso

Determinouse un cumprimento total do servizo do 82,2% para o global da rede, que se pode considerar positivo en materia de calidade.

- As verificacións reflicten como puntos fortes o sistema de validación do billete, a boa condución, o confort, a limpeza do vehículo, o aspecto exterior do mesmo e o buen aspecto e atención do persoal condutor.
- Algún dos aspectos con valoración inferior que requiren actuacións específicas son a puntualidade e os relacionados co estado das paradas e a información dispoñible para as persoas usuarias en paradas e no interior dos vehículos. Os indicadores de calidade do estado das paradas e validación do

billete foron os dous indicadores que máis melloraron desde a campaña de campo do pasado curso, demostrando a eficacia das medidas adoptadas.

7.2.3. Enquisas a centros escolares

O servizo de transporte escolar compartido ten unha boa valoración por parte dos centros educativos.

- Os factores principais para esta valoración son: a satisfacción co sistema de reserva de prazas, a condución, a limpeza e o persoal adscrito.
- As posibles melloras refírense á identificación do alumnado e o seguimento do autobús en tempo real, ambas actuacións relacionadas cos desenvolvementos tecnolóxicos en materia de mobilidade.

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 coche 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, ou a mellora das frecuencias e os horarios.

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

CONCLUSIÓNS/IDEAS PRINCIPAIS CAPÍTULO 7

- A Dirección Xeral de Mobilidade levou a cabo a segunda 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 7,58, outorgando as mellores notas ao prezo, á duración das viaxes e a puntualidade.
- As verificacións detectaron un cumprimento global do 82,2% en servizos xerais e compartidos.
- Os centros escolares valoran positivamente o servizo de transporte integrado ou compartido, a satisfacción co sistema de reserva de prazas, a conducción, a limpeza e o persoal adscrito.
- As persoas non usuarias declaran motivos de comodidade e baixa frecuencia, xunto coa ausencia de transporte público como xustificación para o seu descarte.

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 Consellería de Infraestruturas e 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

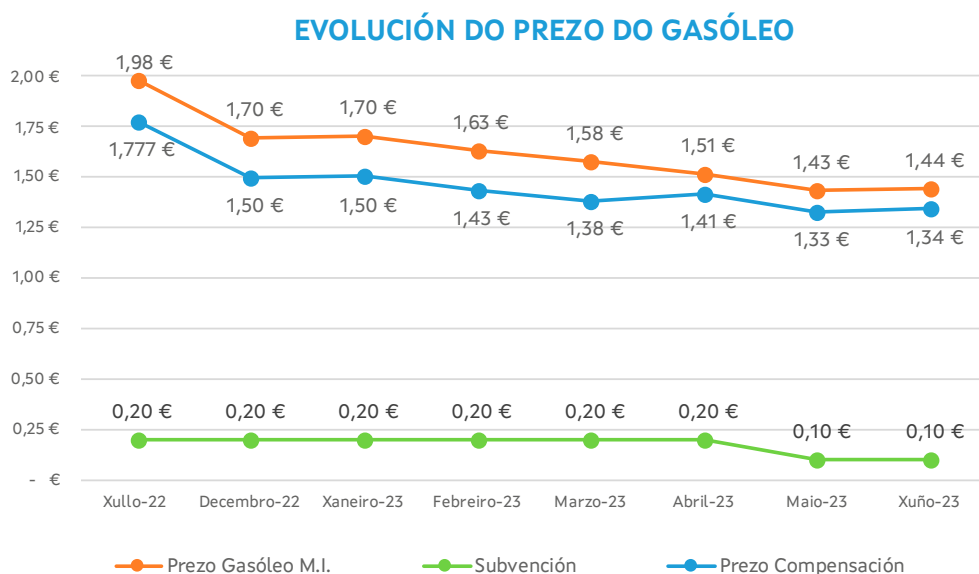
A partir do primeiro trimestre de 2022, a economía e a sociedade experimentaron unha situación excepcional debido ao aumento progresivo dos prezos dos combustibles e a enerxía, vinculado ao conflito bélico en Ucraína. No sector do transporte, onde unha parte significativa dos gastos está representada 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 e 2023 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 ofrecesen 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 até o 31 de decembro de 2023, 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 do 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 en chafariz, con impostos incluídos, experimentou un aumento do 46% desde xaneiro de 2022, alcanzando os 2,051 €/litro en xuño de 2022.

Aínda que posteriormente, no período de xullo 2022 a xuño 2023, o prezo do gasóleo diminuíu un 27%, situándose en 1,441 €/litro, aínda se mantén por encima dos niveis iniciais de 2022. Esta situación afecta especialmente ao transporte público por estrada, onde o gasóleo constitúe ao redor do 15% dos gastos totais de produción, gastos xerais e financiamento para as empresas concesionarias no desenvolvemento desta actividade.



A gráfica mostra que a liña laranxa representa o impacto da subvención estatal no prezo de referencia mensual do Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, reducindo o prezo de referencia a compensar. Entre abril de 2022 e marzo de 2023, a subvención ascendeu a 0,20 € por litro de gasóleo, diminuindo a 0,10 € a partir de abril de 2023 até xuño de 2023. En xuño de

2023, o prezo de compensación alcanzou os 1,341 €/litro, situándose por baixo dos límites mínimos compensables, tras aplicar a subvención estatal de 10 céntimos sobre o prezo de referencia de 1,441 €/litro do devandito mes.

8.2.1. Medidas económicas

8.2.1.1. Axudas económicas aos concesionarios – Orden do 31 de marzo de 2022

Ao longo do período abordado nesta memoria, a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade 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.

no proceso de licitación de cada concesionario.

A Xunta de Galicia aprobou no mes de marzo de 2022 unha liña de axudas dotada con **3,5 millóns de euros para paliar o impacto da subida do carburante no transporte de viaxeiros/as.**

Ante estes desafíos, a Consellería 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 até novembro de 2022, 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



A través destas axudas, a Xunta de Galicia inxectou case **2,2 millóns de euros de liquidez ás empresas** concesionarias até xuño de 2023 co obxectivo de aliviar o déficit xerado polo incremento do prezo do combustible.

8.2.1.2. Descontos nas tarifas dos usuarios – Orden 30 de agosto de 2022

O 30 de agosto de 2022, aprobouse unha Orde na Xunta de Galicia 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 que implementaran unha redución do 30% nos 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.**

ESTAS BONIFICACIÓNS ACTIVAS IMPULSARON O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO EN TODA GALICIA, O QUE RESULTOU NUN AUMENTO DO 31% NO NÚMERO DE USUARIOS XERAIS ENTRE SETEMBRO DE 2022 E XUÑO DE 2023 EN COMPARACIÓN CO MESMO PERÍODO DO ANO ANTERIOR.

A Xunta de Galicia destinou 21,3 millóns de euros para os descontos coas tarxetas TMG e TMG Xente Nova, e 1,7 millóns de euros para a redución dos bonos mensuais do autobús. As compensacións ás empresas concesionarias pola aplicación do desconto adicional do 50% realizáronse quincenalmente durante este período, anticipando tanto os importes correspondentes á comunidade autónoma como as cantidades comprometidas polo Estado.

A APLICACIÓN DAS BONIFICACIÓNS ACTIVAS NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA SUPUXO UN INVESTIMENTO PÚBLICO QUE SUPEROU OS 23 MILLÓNS DE EUROS PARA O PERÍODO.

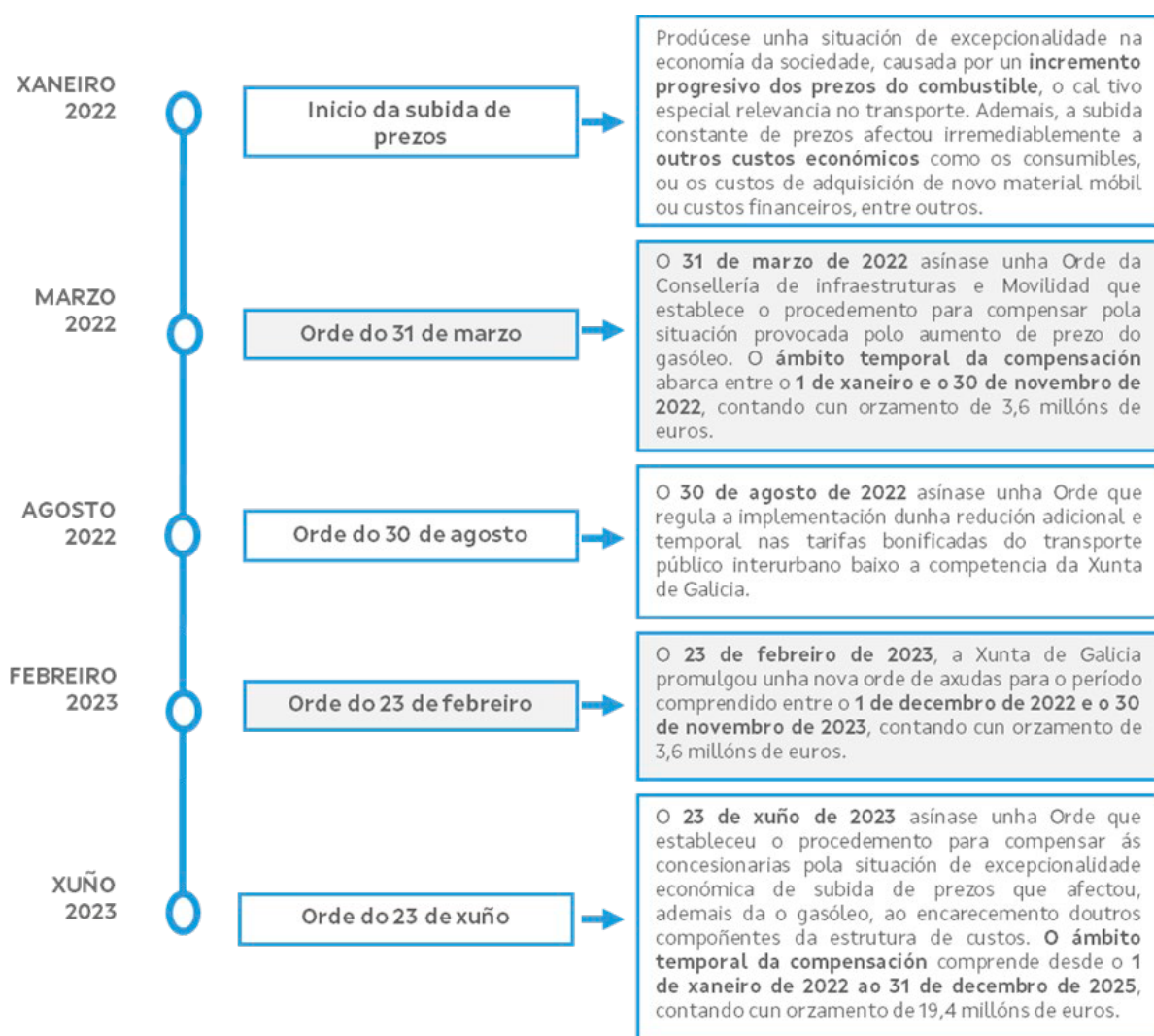


8.2.1.3. Axudas económicas aos concesionarios - Orde do 23 de Xuño de 2023

A suba constante de prezos afectou a todos os servizos públicos de transporte, e aínda que inicialmente a Xunta de Galicia proporcionou axudas para o incremento do prezo do gasóleo, non se implementaron medidas similares para mitigar o encarecemento doutros compoñentes. Esta situación económica reduciu a capacidade dos operadores de servizos para afrontar as dificultades sen comprometer a prestación adecuada do transporte colectivo.

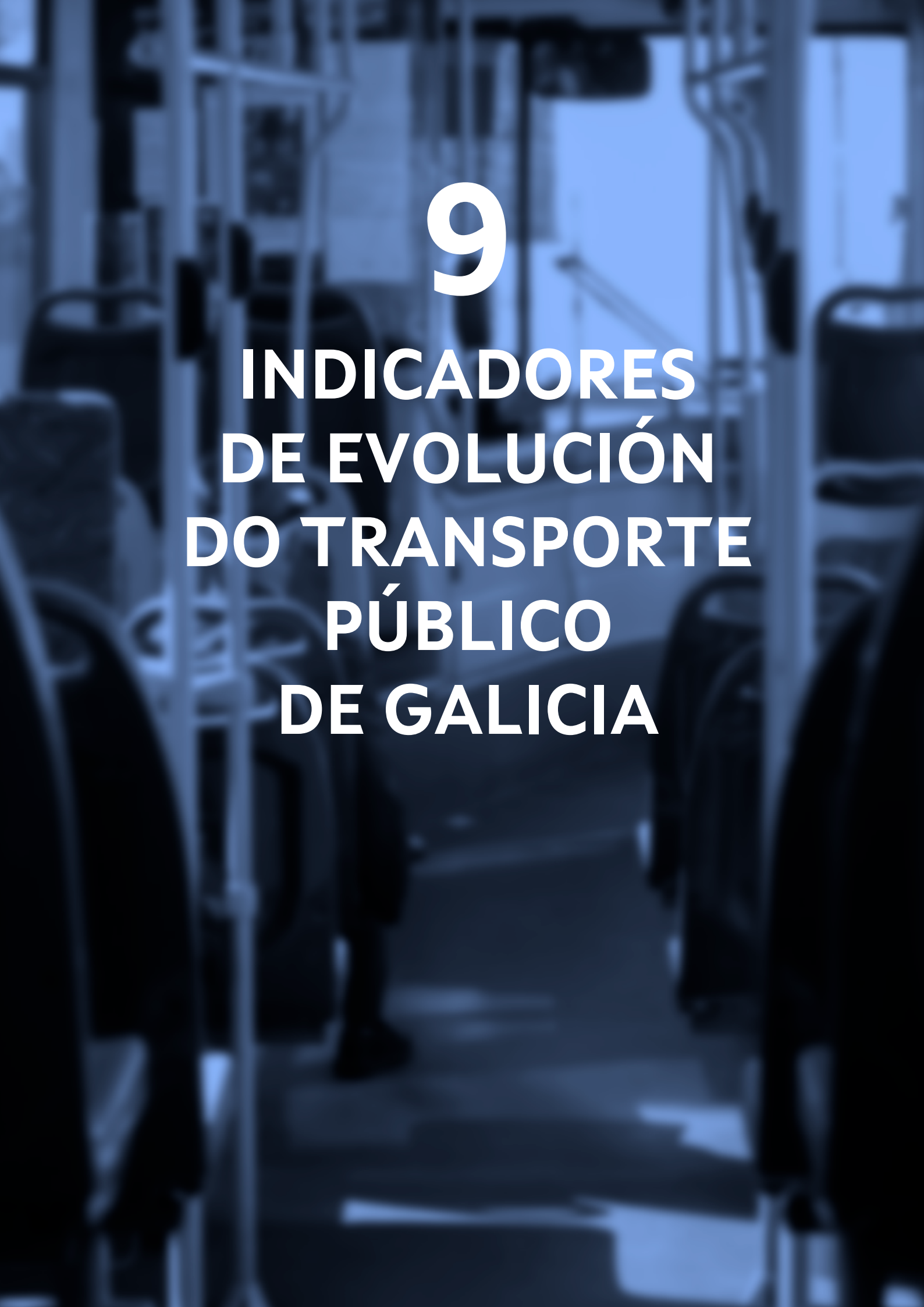
A Orde da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade do 23 de xuño de 2023 estendeu a vixencia das bonificacións do gasóleo ata o 30 de novembro de 2023, ademais de **contemplar outras compensacións para outros compoñentes na estrutura de custos.**

A continuación, amósanse os principais fitos relacionados coas axudas prestados 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 de combustibles no contexto do conflito bélico de Ucraia. Este incremento de prezos afectou irremediabilmente a outros custos asociados á prestación dos servizos.
- A Xunta de Galicia aprobou unha liña de axudas dotada cun orzamento de 3,6 M € para paliar o impacto da suba do prezo do carburante no transporte de persoas viaxeiras en marzo de 2022.
- Esta liña de axuda viuse reforzada con outras aprobadas en febreiro de 2023 e en xuño deste mesmo ano, dotada cun orzamento de 3,6 M € e 18,4 M € respectivamente. A través destas axudas a Xunta de Galicia inxectou case 2,2 M € de liquidez ás empresas concesionarias ata xuño de 2023.
- A Xunta de Galicia aprobou no mes de agosto de 2022 unha Orde que establece unha redución do 50% no prezo dos bonos mensuais e títulos multivía coa intención de impulsar o uso do transporte público en toda Galicia, o que supuxo un investimento público que superou os 23 M € entre setembro de 2022 e maio de 2023.

The background of the page is a blurred photograph of the interior of a public transport vehicle, such as a bus or tram. The image is tinted with a dark blue color. It shows the silhouettes of passengers standing and the structural elements of the vehicle's interior, like poles and handrails.

9

INDICADORES DE 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 ¹
LIÑAS									
Número total de liñas	[ud.]	927	1.153	1.160	1.218	2.891	3.436	3.537	3.570
Número de liñas integradas	[ud.]	0	449	454	467	1.809	2.236	2.272	2.249
Número de liñas a demanda	[ud.]	0	442	444	475	1.612	2.093	2.207	2.226
PARADAS									
Número total de paradas	[ud.]	20.557	25.656	25.916	27.211	49.270	53.168	55.628	56.214
Número de paradas integradas	[ud.]	0	3.192	4.108	5.507	18.442	23.588	24.329	24.242
Número de paradas a demanda	[ud.]	0	5.313	5.376	6.005	16.478	24.512	27.346	27.800
SERVIZOS									
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	2.348.936
Servizos integrados anuais	[ud.]	0	223.264	239.692	249.282	801.148	887.889	880.833	869.700
Servizos a demanda anuais	[ud.]	0	274.054	278.239	288.088	704.937	876.995	908.767	917.413
VEHÍCULOS QUILOMETRO SERVICIO									
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	57.401.374

INDICADORES DE OFERTA

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ¹
INDICADORES DE COBERTURA TERRITORIAL MEDIA DA OFERTA DE SERVICIOS									
Veh.km/servicio totais / Número total de servicios	[km]	31,5	29,9	30,9	30,9	23,2	24,5	24,5	24,4
INDICADORES DE OFERTA DE TRANSPORTE INTEGRADO SOBRE O TOTAL									
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	63,0
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	43,1
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	37,0
INDICADORES DE OFERTA DE TRANSPORTE A DEMANDA SOBRE O TOTAL									
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	62,4
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	49,5
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	39,1

¹ Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2022, 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 ¹
Número de persoas usuarias totais	[ud.]	13.663.553	18.311.107	21.995.153	23.223.194	15.760.713	24.400.013	30.638.627	18.146.877
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	6.788.298
Número de persoas usuarias en servizos a demanda	[ud.]	-	-	798	7.725	889	3.791	7.897	4.841

INDICADORES DE DEMANDA

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

1 Corresponde cos datos a data 30 de xuño de 2022, non cos datos anuais como ocorre no resto dos anos de análise.

2 Indicador calculado con datos de demanda do primeiro semestre do 2022 sobre a oferta anual a xuño de 2022.

3. INDICADORES ECONÓMICOS

DATOS DE REFERENCIA

	Ud.	2020	2021	2022	2023 ¹
Ingresos totais	[€]	53.389.983	107.696.281	108.090.083	55.860.848
Aportación económica das Administracións (loais e autonómicas) (COSP, CURP, bonificacións por ATM e TXN e outras axudas extraordinarias)	[€]	50.354.613	85.581.407	77.652.840	37.812.680
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias (recaudación de billetes e venda de bonos)	[€]	3.035.370	22.114.874	30.437.243	18.048.168

INDICADORES ECONÓMICOS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023 ¹
INDICADORES DAS FONTES DE FINANCIACIÓN DO SISTEMA					
Aportación das Administracións / Ingresos totais	[%]	94,3	79,5	71,8	67,7 ⁽²⁾
Ingresos tarifarios procedentes dos usuarios / Ingresos totais	[%]	5,7	20,5	28,2	32,3 ⁽²⁾
INDICADORES ECONÓMICOS POR PERSOA USUARIA					
Ingresos totais / Persoas usuarias totais	[€ / Persoa usuaria]	3,39	4,41	3,53	3,08 ⁽²⁾
Aportacións dende as Administracións / Usuarios totais	[€ / Persoa usuaria]	3,19	3,51	2,53	2,08 ⁽²⁾
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias / Persoas usuarias totais	[€ / Persoa usuaria]	0,19	0,91	0,99	0,99 ⁽²⁾
INDICADORES ECONÓMICOS POR QUILOMETRO DE SERVIZO					
Ingresos totais / Veh-Km de servizo totais anuais	[€ / km]	0,97	1,88	1,88	0,97 ⁽²⁾
Aportacións dende as Administracións / Veh-Km de servizo totais anuais	[€ / km]	0,92	1,49	1,35	0,66 ⁽²⁾
Ingresos tarifarios procedentes das persoas usuarias / Veh-Km de servizo totais anuais	[€ / km]	0,06	0,39	0,53	0,31 ⁽²⁾

4. INDICADORES SOCIAIS

DESCRIPCIÓN INDICADOR	Ud.	2020	2021	2022	2023 ¹
INDICADOR DE ACCESIBILIDADE					
Número de vehículos accesibles / Número total de vehículos	[%]	40 ⁽³⁾	40 ⁽³⁾	44	54
INDICADORES RELATIVOS Á ATENCIÓN ÁS PERSOAS USUARIAS					
Número de solicitudes e suxestións rexistradas / Número total de circulacións anuais	[ud. / 10.000 servizos]	1,0	5,5	5,8	2,3 ⁽²⁾
Número de solicitudes e suxestións rexistradas / Veh-Km de servizo totais anuais	[ud. / 10.000 servizos]	0,4	2,3	2,4	0,9 ⁽²⁾

¹ Correspondese cos datos a data 30 de xuño de 2022, non cos datos anuais como ocorre no resto dos anos de análise.

² Indicador calculado cos datos de demanda do primeiro semestre de 2022 sobre a oferta anual a xuño de 2022.

³ Corresponden cos datos de proxecto (PTPG).

