

# ESTRATEGIA GALEGA DE MOBILIDADE

RESUMO  
EXECUTIVO

*Xaneiro 2024*



# 1

## INTRODUCCIÓN

---

A mobilidade, no seu aspecto máis xeral, é o desprazamento de persoas e mercadorías para satisfacer certas necesidades. Facelo de forma segura e sustentable é unha necesidade que xorde polos constantes cambios na sociedade e a evolución da tecnoloxía ao servizo do transporte, e é unha prioridade da Xunta de Galicia para os próximos anos.

A mobilidade, no seu aspecto máis xeral, é o desprazamento de persoas e mercadorías para satisfacer certas necesidades. Calquera movemento xera un efecto na natureza. Para trasladarnos dun lugar a outro utilizamos recursos enerxéticos, habitualmente non renovables, que causan efectos irreversibles no ecosistema. Desprazarnos de forma segura e sostible é unha prioridade da Xunta de Galicia para os próximos anos.

Os constantes cambios no contexto socioeconómico e a evolución da tecnoloxía ao servizo do transporte aceleraron a transformación do novo mapa de mobilidade en todas as súas formas.

Durante a pandemia do COVID-19 reduciuse a actividade en todos os sectores ocasionando unha repentina crise e un freo á mobilidade. Isto motivou unha situación de nova normalidade. Estamos ante unha reordenación dos servizos e as infraestruturas para dar resposta ás necesidades de desprazamento e achegar solucións que permitan controlar o impacto que o sector do transporte xera no medio ambiente.

Pero non só a pandemia supuxo un freo na mobilidade, neste último ano o incremento nos prezos de combustibles e o conflito armado en Ucraína xeraron unha serie de consecuencias que afectan ás relacións humanas e industriais da sociedade tal e como se coñecían ata o momento, o que impulsa unha transformación global multisectorial.

Os retos non son novos, pero si a dimensión que adquiren cando se convierten nunha necesidade global de transformación, para iso, necesítase deseñar unha estratexia á medida de cada rexión, unha guía integrada de acción desde un ámbito europeo, nacional e local.

Neste contexto xorde a Estratexia Galega de Mobilidade, EGM, nun escenario marcado polos cambios e dentro dun contexto determinado por retos económicos e sociais. Galicia dá un paso á fronte e convértese nunha das primeiras comunidades autónomas en presentar a súa propia estratexia de mobilidade sostible pensando nas persoas e o futuro das conexións.

**A Estratexia Galega de Mobilidade é unha ferramenta que senta as bases para redeseñar o novo mapa da mobilidade, que permite coñecer como nos movemos actualmente e como podemos facelo de forma máis eficiente para garantir o acceso á saúde, educación e traballo a toda a poboación nun marco sostible, impulsando novos hábitos de mobilidade.**

A mobilidade sostible non se consegue só coa electrificación dos vehículos ou as cidades ZERO emisións, consiste en integrar os compromisos medioambientais, mellorar as condicións económicas e ofrecer solucións ás necesidades da sociedade para garantir

un dos dereitos básicos dos cidadáns: a mobilidade, motor de inclusión e factor determinante do acceso a educación e saúde.

A pandemia tamén produciu cambios nos patróns de conduta individuais e sociais que impulsan un cambio de paradigma nos hábitos de consumo tradicionais.

A tecnoloxía marcou a pauta desta transformación con novas funcionalidades especialmente ao servizo do transporte público, o cal foi un dos sectores máis afectados pola pandemia. A consulta de información, a planificación de desprazamentos e o uso das ferramentas dixitais de pago iniciaron a revolución da mobilidade dixital con novas plataformas de xestión ao servizo da mobilidade coñecidas como *MaaS*, de *Movilidad as a service*.

Segundo datos do II Observatorio da Mobilidade Sostible en España, desde que comezou a pandemia a tendencia en mobilidade nas grandes cidades foi o aumento do uso do vehículo privado, camiñar e andar en bicicleta fronte á diminución ampla do uso do transporte público, que chegou a reducirse entre un 70%-90% durante o confinamento.

Adoptar novos hábitos de mobilidade contribúe de forma directa a diminuír a contaminación atmosférica e mellorar a calidade do aire nas cidades. O transporte xera máis do 30% das emisións de CO<sub>2</sub> na Unión Europea, das cales o 72% provén do transporte por estrada. Reducir o uso de vehículos particulares e escoller modos de transporte activos non só contribúe a reducir emisións nocivas, desenvólvese o estado físico das persoas, erradícase o sedentarismo e, en xeral, contribúese á incorporación de hábitos de vida máis saudables.

**A EGM é unha aposta vangardista de planificación multisectorial. Por primeira vez, realizouse en Galicia unha investigación transversal de todos os sectores que interveñen en materia de mobilidade para deseñar medidas conxuntas en todos os ámbitos. Tomáronse en conta os plans sectoriais de transporte público, seguridade viaria e infraestruturas do transporte.**





Para desenvolver a Estratexia Galega de Mobilidade realizouse o estudo máis extenso de caracterización de mobilidade en todo o territorio de Galicia de todos os realizados ata a data. Analizáronse múltiples fontes de datos para caracterizar da forma máis precisa posible a mobilidade actual en Galicia. No estudo procesáronse máis de 200 millóns de datos de dispositivos móbiles correspondentes a 600.000 relacións de desprazamentos, estudáronse estatísticas sobre tempos e traxectos de traslados en toda Galicia e incorporáronse á análise os hábitos de uso en diferentes modos de transporte, tanto público como privado, identificando tipos e frecuencias de viaxes.

Esta análise permitiu obter un coñecemento moi detallado dos patróns de mobilidade e, a partir de aí, deseñar unha ferramenta innovadora fronte ao futuro das comunicacións por calquera modo de transporte.

**A mobilidade do futuro en Galicia require lograr un modelo integral baseado nunha rede de transporte interurbana onde as conexións sexan planificadas e se complementen os dous modelos de mobilidade: a urbana e a rural.**

A Estratexia Galega de Mobilidade presenta medidas concretas enfocadas en 5 eixos estratéxicos: funcionalidade, sustentabilidade, seguridade, innovación e economía. A partir deles defínense 13 obxectivos estratéxicos con accións estruturadas en 12 programas transversais, 30 subprogramas e 99 actuacións no ámbito da mobilidade sostible.

Co desenvolvemento e posta en marcha destas actuacións búscase conseguir o éxito da implantación do novo sistema de mobilidade proposto. As súas prioridades son reducir a necesidade de desprazamentos, reducir distancias, reducir emisións e, de forma transversal, contribuír á redución da sinistralidade.

Diminuír a demanda da mobilidade é unha das premisas principais do modelo de mobilidade que persegue a Estratexia. Xunto coa ordenación territorial que considere a mobilidade e permita asemade acadar uns modelos de cidades ou núcleos policéntricos, propóranse actuacións que garantan a existencia de produtos e servizos básicos de proximidade na contorna. Un exemplo será a dotación de oficinas banca-

rias en todos os municipios de Galicia ou o reforzo do número de centros de Atención Primaria, tal e como como propón o Plan e Infraestruturas Sanitarias de Atención Primaria elaborado pola Xunta de Galicia. Ademais, entre estes servizos de proximidade atópanse tamén en marcha iniciativas como o Programa Biblioteca móbil de Galicia ou Coidados porta a porta.

O compromiso que adquire a Estratexia pola protección do medio ambiente está presente en outras actuacións que contribuirán á consecución dos obxectivos globais marcados. A redución de emisións directas ou indirectas derivadas do transporte coa aposta polo emprego de vehículos limpos e modos sostibles e proba desta aposta. Consonte a isto, propostas como a creación de sendas peonís e/ou ciclistas, como a que se está a deseñar entre Santiago e Milladoiro, as axudas para fomentar a adquisición de bicicletas, así como tamén o impulso de aparcadoiros disuasorios na contorna das cidades, como os que van a estar presentes en Ferrol e Lugo, entre outras, achégannos cada vez máis á sustentabilidade.

De forma transversal a todos os obxectivos que a Estratexia persegue tamén se pretende lograr unha mobilidade que atenda á VISIÓN ZERO en sinistralidade. Isto tradúcese na garantía dun sistema de transporte seguro en todos os seus modos. É un propósito alcanzable a través de propostas como o desenvolvemento de actuacións que aseguren a accesibilidade aos modos de transporte público en máximas condicións de seguridade. Neste eido, propóñense melloras nos accesos e na seguridade das paradas de autobús, especialmente en zonas interurbanas. A maiores, emprenderanse actuacións nos Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) que se identifiquen nas estradas galegas a efectos de eliminar puntos de infraestrutura viaria con recorrencia en rexistros de accidentalidade.

A Estratexia Galega de Mobilidade non pode operar soa, require un compromiso da sociedade para optimizar a mobilidade do futuro que require transformar os hábitos de desprazamento persoais, familiares e colectivos adoptando solucións sostibles como a micro mobilidade, o transporte limpo e a pirámide invertida da mobilidade.

**Para transformar a mobilidade haberá que ir máis aló, non só mellorar as infraestruturas e optimizar os tempos de viaxe e o confort, senón tamén fomentar solucións alternativas que axuden a potenciar a saúde, a introducir novas tecnoloxías e modos de transporte innovadores que permitan dinamizar o sector económico e conservar o medio ambiente.**

Unha mellor planificación da mobilidade será clave para achegar novas solucións a problemas sociais e xeracionais que beneficien ao conxunto da poboación galega.





# 2

## A MOBILIDADE ACTUAL EN GALICIA. DIAGNÓSTICO

A Estratexia Galega de Mobilidade ten como obxectivo planificar a mobilidade das persoas. Para poder facelo con éxito é necesario entender como se moven, como se distribúen e onde se localizan as principais actividades no territorio.



A Estratexia Galega de Mobilidade responde ás necesidades de desprazamento da poboación galega e á localización do seu tecido productivo, polo que para dar unha resposta adecuada é necesario entender o territorio, as súas características e as súas demandas de mobilidade.

Para iso levouse a cabo unha análise rigorosa sobre a mobilidade global dos galegos. **Desta análise pódese afirmar que máis do 95% dos desprazamentos son internos a Galicia, que máis da metade deles son internos ás provincias e un terzo internos aos municipios.**

Realízanse tamén máis viaxes interprovinciais en día non laborable que en laborable, polo que as viaxes de maior distancia están máis relacionados con motivos distintos do laboral.

Existe unha gran relación entre as viaxes totais dos municipios e a poboación destes, aínda que esta relación non é tan evidente considerando a renda per cápita dos municipios.

As viaxes entre Galicia e Portugal supoñen só un 0,6% dos desprazamentos totais, e son os concellos de Vigo e Tui en Pontevedra os que maior volume de viaxes teñen co país luso, concentrando preto do 30% dos desprazamentos entre Galicia e Portugal.

Dos desprazamentos co exterior a Galicia, o 70% prodúcense coas comunidades de Asturias e Castela e León coas que limita.

**As relacións das distintas provincias galegas co exterior representan tan só entre o 2,6%-4,2% do total dos desprazamentos realizados en Galicia,** sendo Lugo e Ourense as provincias con maior proporción de viaxes co exterior respecto ao total de viaxes da provincia, ao ser as provincias limítrofes con outras comunidades autónomas. Aínda que, en canto a volume de viaxes co exterior, son as provincias de Lugo e A Coruña as que presentan o maior número de desprazamentos.

O maior volume de desprazamentos concéntranse nas 7 principais cidades galegas: Vigo, A Coruña, Santiago de Compostela, Lugo, Ourense, Pontevedra e Ferrol, como é lóxico ao ser as máis poboadas. Outra importante cifra de relacións de tráfico en Galicia prodúcese nos municipios de Oleiros, Arteixo e Culleredo, concentrándose nestes concellos máis do 40% do total de desprazamentos que se producen en Galicia nun día medio laborable de inverno.

En verán tamén destacan os municipios de Sanxenxo e Cangas polo seu forte atractivo turístico

**As relacións de tráfico interprovinciais galegas supoñen só entre o 5,6%-7,8% do total dos desprazamentos que se producen na comunidade autónoma.**

As relacións máis importantes, é dicir, as que concentran maior número de desprazamentos, danse principalmente entre as grandes cidades e os concellos da súa área metropolitana.

As 10 relacións máis importantes danse entre os municipios da Coruña con Oleiros, Arteixo e Culleredo, entre Ferrol e Narón, entre Vigo con Mos, O Porriño e Redondela, entre Santiago con Teo e Ames e entre Ourense e Barbadás, concentrando estas 10 relacións o 14,5% do total dos desprazamentos que se producen entre municipios galegos nun día medio laborable de inverno. No verán laborable tamén destacan as relacións de Vigo con Cangas, Moaña e Nigrán.

**En xeral, o 55% dos desprazamentos totais en Galicia son de distancia inferior a 20 quilómetros,** superando os 50 quilómetros de distancia entre municipio orixe e destino tan só un 10% dos desprazamentos totais.

Evidénciase un uso predominante do coche, mesmo para percorridos de distancias inferiores aos 20 quilómetros, que representan máis da metade dos desprazamentos galegos, debido en certa maneira á dificultade para dotar á rede de transporte público da capilaridade necesaria para conectar de maneira eficiente todos os núcleos de poboación.

A distancia media das viaxes entre distintos municipios realizadas en Galicia é de 23,5 km para un día laborable de inverno, aumentando a 24,5 km en día laborable de verán, a 26,3 km en día non laborable de verán e a 27,1 km en día non laborable de inverno.

Con isto ponse de manifesto novamente que os desprazamentos de maior distancia teñen máis relación con motivos non laborais. Son os municipios máis afastados das principais cidades os que presentan as distancias medias máis elevadas, como é o caso dos municipios situados ao leste da Comunidade Autónoma, que coinciden tamén coas zonas de menor densidade de poboación.

Os municipios situados nas coroas metropolitanas das grandes cidades teñen distancias medias de viaxe menores, salvo os de Lugo, debido á maior dispersión das provincias interiores e a que non ten importantes municipios na súa área metropolitana.

**O volume das viaxes entre as 7 principais cidades apenas representa un 3% do total das viaxes,** existindo máis relación naquelas que se atopan moi próximas.

As relacións máis importantes **das principais cidades son cos municipios da súa área metropolitana,** que practicamente son unha extensión deles mesmos, tanto desde o punto de vista residencial, moita poboación elixe residir nos concellos próximos ás grandes cidades, como desde o punto de vista industrial, xa que é nestes onde se sitúan os principais polígonos industriais de Galicia.

É en Lugo onde menor é a relación cos concellos máis próximos, ao non ter municipios importantes na súa coroa; con todo, en Ferrol o volume de desprazamentos cos 10 concellos cos que presenta máis relación tradúcese en máis do 80% dos desprazamentos externos ao municipio.

No verán prodúcese un aumento dos desprazamentos diarios en Galicia, alcanzando un 30% máis en día laborable e un 38% máis en non laborable. Ademais obsérvase que nas zonas máis turísticas, tanto de costa como de montaña, como poden ser as Rías Baixas, Rías Altas, Ribeira Sacra, zona da Baixa Limia - Serra do Xurés, se chegan a duplicar os desprazamentos.





En xeral obsérvase que no inverno os desprazamentos máis importantes se concentran en determinados municipios, mentres que no verán hai unha maior distribución dos desprazamentos no territorio galego.

En canto á **repartición modal**, hai un predominio claro do coche en todo tipo de relacións, tendo máis participación o tren naquelas relacións de maior distancia e entre as zonas comunicadas polo eixo ferroviario atlántico e o Corredor Ferroviario Norte-Noroeste entre A Coruña e Ourense.

A porcentaxe de vehículos pesados é de aproximadamente un 7,5%, aínda que esta cota aumenta nas relacións co exterior, onde se sitúa por encima do 10%, debido probablemente ao transporte de mercadorías cara ao resto de España.

A participación do autobús é maior en día laborable de inverno, o que pode relacionarse cos desprazamentos por motivo laboral. En xeral a cota deste transporte público é minoritaria, cunha participación de entre o 0,9%-2,4% segundo o día tipo considerado, sendo menor para os días non laborables de verán e maior para os laborables de inverno, sendo a provincia da Coruña onde máis participación ten o autobús.

O avión só presenta participación naquelas relacións co exterior desde as provincias da Coruña e Pontevedra onde se sitúan os aeroportos, utilizándose máis para día laborable de inverno, polo que en certa maneira estará vinculado cos desprazamentos por motivos laborais.

Analizando a repartición modal das relacións entre as 7 principais cidades, é entre todas as relacións de Lugo co resto das cidades principais excepto con Ourense, A Coruña e Santiago onde máis cota modal ten o coche.

Pola contra, nas relacións nas que menos cota ten o coche son Vigo-Ferrol no inverno e entre Ourense-Santiago e A Coruña-Ourense no verán. Nestas relacións hai unha alta participación do tren, estando conectadas todas polo eixo atlántico ferroviario que á súa vez conecta con Ourense, eixo que forma parte do denominado Corredor Ferroviario Norte-Noroeste.

O maior uso do tren dáse nas relacións entre A Coruña - Ourense, entre Ourense -Santiago e entre A Coruña - Pontevedra en laborable e Vigo-A Coruña en non laborable con máis do 20% de cota modal en días laborables e verán, por tanto, teñen unha maior

cota de tren as relacións servidas polo eixo ferroviario Atlántico entre Ferrol e Vigo. Con todo, é Lugo a que menores cotas presenta, tendo practicamente só representación na relación con Ourense coa que conecta directamente.

En relación co uso do autobús en Galicia, as relacións de maior volume de viaxes diarias atópanse entre Vigo - Pontevedra e A Coruña - Santiago, sendo maior en día laborable de inverno, cunha participación para a primeira relación do 11% e para a segunda do 9%. Estas porcentaxes descenden en días non laborables e no verán, polo que o uso do autobús estará máis relacionado coa mobilidade obrigada.

En canto á caracterización dos desprazamentos, é moi similar en toda Galicia, realizando as mulleres un 15% menos de desprazamentos que os homes e sendo as persoas de entre 35-49 anos as que máis viaxes realizan, representando un 40% sobre o total de desprazamentos. En canto ao cociente de viaxes

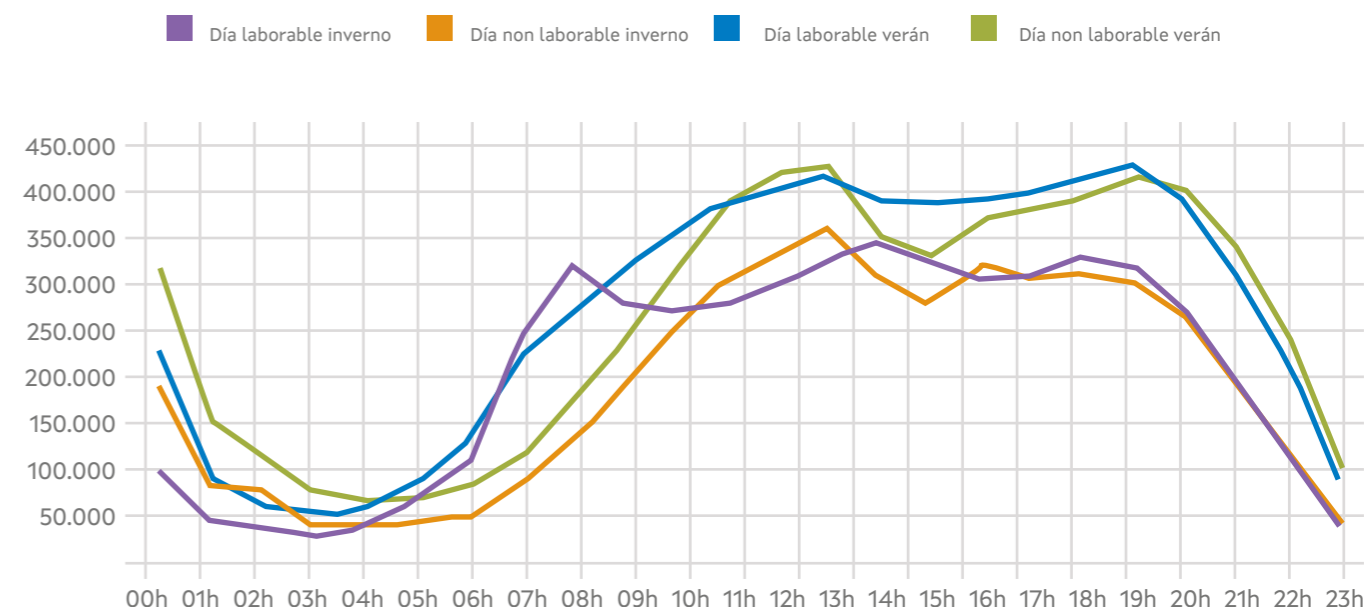
por poboación segundo os rangos de idade considerados, obsérvase que a poboación en idade activa é a que máis se despraza en días laborables.

Destaca que na provincia de Pontevedra en día laborable de inverno este cociente é moi inferior ao resto de provincias, o que pon de manifesto que moitos desprazamentos relacionados coa mobilidade obrigada se realizan en modos non motorizados.

Con relación á distribución horaria, o maior volume de desprazamentos concéntrase entre as 9:00 e as 20:00 horas, existindo en función da época do ano en día laborable unha punta na mañá sobre as 8:00, ao mediodía entre as 13:00 e as 14:00 e pola tarde sobre as 19:00. No verán o volume de viaxes na mañá está máis distribuído, posiblemente polas vacacións dos estudantes e os diferentes horarios laborais de verán. En días non laborables o maior volume de desprazamentos prodúcese entre as 13:00-14:00.



### Distribución horaria das viaxes en Galicia segundo día tipo



**Este estudo de mobilidade levado a cabo permite establecer un diagnóstico sobre a situación actual en Galicia, mediante unha análise das súas características internas (Debilidades que limitan as posibilidades e Fortalezas que permiten un maior rendemento das oportunidades ou superar as ameazas) e a súa situación externa (Ameazas a afrontar para conseguir un modelo de mobilidade sustentable e Oportunidades que poden outorgar unha vantaxe competitiva).**

**Así, as principais Debilidades, Ameazas, Fortalezas e Oportunidades identificadas na mobilidade galega son:**

## Debilidades

- Inexistencia dunha estratexia previa de mobilidade.
- Insuficiencia histórica de análise da mobilidade na planificación urbanística e de infraestruturas.
- Falta de formación e de concienciación en materia de mobilidade.
- Composición e antigüidade do parque móbil.
- Falta de competitividade do sistema ferroviario.
- Escaso peso do transporte aéreo na mobilidade en Galicia.
- Infraestrutura de puntos de recarga para combustibles alternativos insuficiente.
- Déficit económico do sistema de transporte público.

## Fortalezas

- Capacidade para establecer un marco normativo para Galicia.
- Rede viaria madura.
- Implicación da administración para favorecer o transporte público.
- Existencia de áreas de transporte con sistema tarifario unificado.
- Mellora da intermodalidade coa posta en marcha das novas estacións.
- Conexión ferroviaria de alta velocidade co resto da península.
- Experiencia en servizos de transporte de ría.
- Incremento das viaxes en autobús interurbano nos últimos anos.



## Ameazas

- Incerteza do contexto normativo.
- Dispersión territorial.
- Orografía accidentada e montañosa.
- Climatoloxía adversa para a mobilidade activa.
- Contexto xeral que favorece a utilización do vehículo privado.
- Falta de información e de concienciación en materia de mobilidade.
- Tendencia ao envellecemento da poboación.
- Desequilibrio territorial entre as provincias de costa e de interior.
- Incerteza social e económica xerada por eventos inesperados de carácter global.
- Dificultades para a transición enerxética.
- Resistencia ao cambio pola perda do status quo.

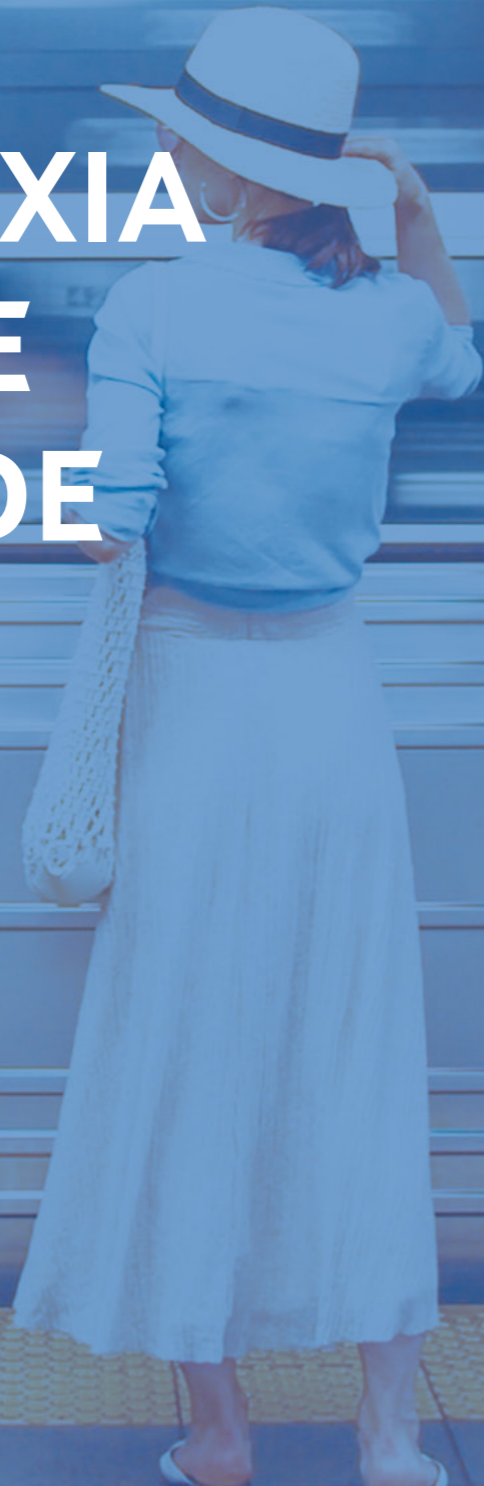
## Oportunidades

- Consenso xeral sobre a importancia da mobilidade sustentable.
- Marco normativo supra autonómico en materia de mobilidade sustentable.
- Dispoñibilidade e perspectiva de financiamento europeo no ámbito da mobilidade sustentable.
- Importante número de viaxes susceptibles de cambio modal.
- Elevado potencial de produción de fontes de enerxía renovables.
- Desenvolvemento tecnolóxico do vehículo eléctrico.
- Mobilidade intelixente .
- Implantación de actividades a distancia.
- Futura implantación de Zonas de Baixas Emisións nas cidades por parte dos concellos.



# 3

## A ESTRATEXIA GALEGA DE MOBILIDADE



A Estratexia Galega de Mobilidade, EGM, é unha ferramenta para a coordinación das políticas públicas en materia de mobilidade en Galicia que se elabora para dar resposta ás principais problemáticas que se detectan tras a análise de mobilidade que realiza día a día a poboación galega.

É un instrumento que permitirá saber que debemos mellorar e como será a mellor forma de facelo, para garantirlle aos galegos e galegas o deseño de solucións de mobilidade adaptadas ás súas necesidades de desprazamento.

### 3.1 A meta

A meta da Estratexia Galega de Mobilidade é:

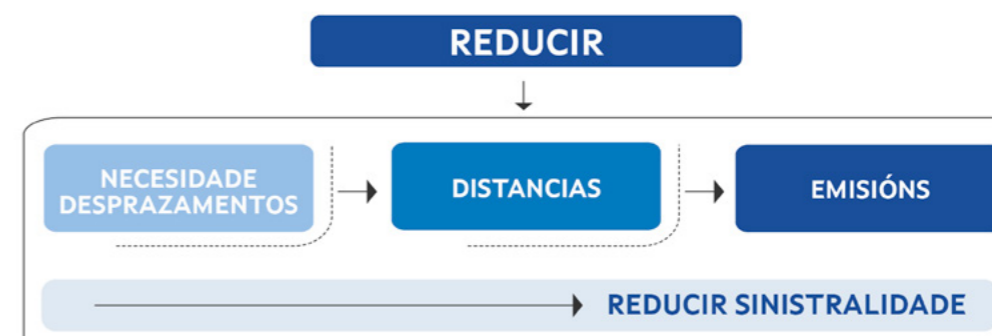
**“Transformar o modelo de mobilidade en Galicia para pasar a un máis funcional, máis sostible ambiental e economicamente e máis seguro, apoiándose para iso na innovación tecnolóxica.”**



**As características que definen o novo modelo de mobilidade: Funcionalidade, Sustentabilidade, Economía, Seguridade e Innovación, coinciden cos eixos estratéxicos da Estratexia que se describen máis adiante.**

### 3.2 O novo modelo de mobilidade

#### Prioridades do novo modelo de mobilidade de Galicia



A definición dun novo modelo de mobilidade para Galicia baséase nas análises previas en relación coa problemática identificada e o establecemento das seguintes prioridades:

#### REDUCIR NECESIDADE DESPRAZAMENTOS

Constitúe unha das ensinanzas da situación de emerxencia sanitaria que vimos sufrindo desde 2020, xa que se demostrou que certas actividades poden realizarse a distancia, existindo, por tanto, marxe para reducir a mobilidade.

Así, certas medidas que se implantaron de forma urxente na situación de emerxencia sanitaria acabaron por permanecer total ou parcialmente a longo prazo tras o período de alarma.

Potenciar a redución dos desprazamentos é un dos enfoques máis innovadores, xa que ata o de agora non se contemplou a posibilidade de actuar sobre unha diminución da demanda de mobilidade. Por iso a EGM o contempla entre os seus obxectivos estratéxicos para lograr o novo modelo de mobilidade.

#### REDUCIR DISTANCIAS

Desde hai un tempo en materia de mobilidade vense falando da cidade dos 15 minutos, concepto urbano que define unha cidade policéntrica, onde os habitantes poden responder as súas necesidades organizadas en seis categorías: vivir, traballar, abastecerse, coidarse, educarse e descansar a 15 minutos en mobilidade activa desde o seu domicilio. A adopción deste modelo baséase en 4 criterios: redescubrir todos os recursos de proximidade, utilizar o espazo máis e mellor, dar múltiples usos a cada lugar e facer do espazo público lugares de encontro, de vida.

A adaptación deste concepto ás zonas rurais propón o denominado Comarcas 20-20, modelo no que calquera persoa pode acceder a esas 6 funcións clave nun radio de 20 minutos ou 20 quilómetros.

A pandemia e as restricións de mobilidade que limitaban a distancia dos desprazamentos a determinada distancia do domicilio puxo no foco a necesidade de dispoñer de servizos básicos e espazos públicos de proximidade.

A Estratexia Galega de Mobilidade deberá adaptar esta filosofía ao territorio galego, con gran número de zonas rurais e dispersión poboacional, o que implica a coordinación das políticas de mobilidade na ordenación do territorio e a existencia de servizos básicos de proximidade.



### REDUCIR EMISIÓNS

Identifícase o modo ou modos de transporte óptimos para realizar cada tipo de viaxe, determinando os servizos e as infraestruturas necesarias para levar a cabo cada desprazamento. Así, búscase potenciar:

- A mobilidade activa (a pé ou bicicleta) para os desprazamentos urbanos e rurais.
- O transporte público e vehículos compartidos para os desprazamentos urbanos de maior distancia, os metropolitanos e os interurbanos.
- O transporte limpo. Debe optarse por vehículos de cero emisións tanto no transporte privado como no transporte público (BEV / FCEV, vehículos de mobilidade persoal).

### REDUCIR SINISTRALIDADE

De forma transversal a todos os obxectivos que a Estratexia persegue, tamén se pretende lograr unha mobilidade que atenda á VISIÓN ZERO en sinistralidade, o que se traduce en garantir un sistema de transporte seguro en todos os seus modos.

Finalmente, con base nestas propostas, a EGM incorpora recomendacións en todos os ámbitos, pero céntrase especialmente na mobilidade activa, o transporte público e o emprego de vehículos sen emisións contaminantes como opción de último recurso, co obxectivo global a longo prazo de que o uso de vehículos particulares con motores de combustión interna non sexan necesarios.

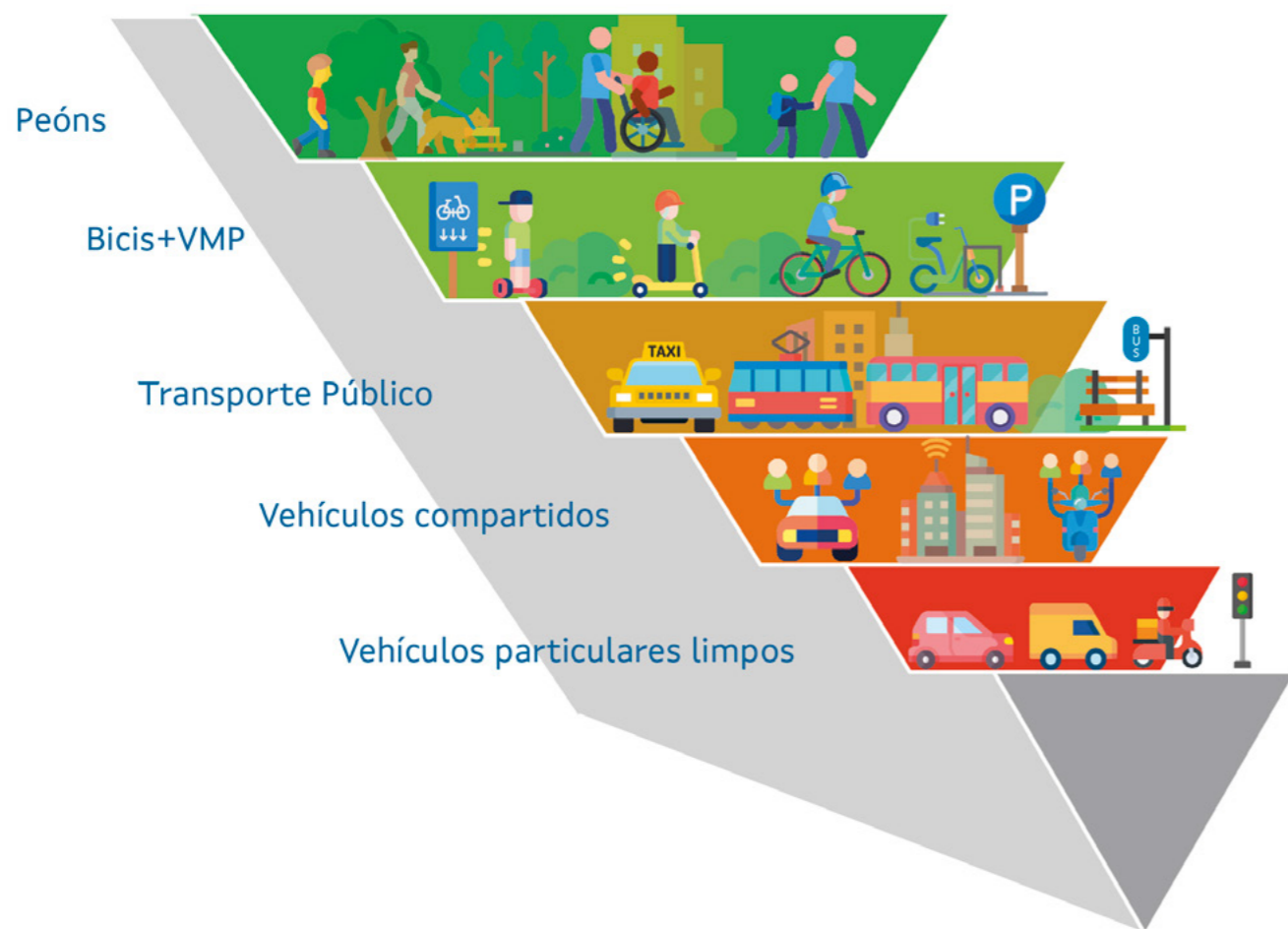
MODOS DE TRANSPORTE			VIAXEIROS		ÁMBITO					
					LOCAL		INTERMUNICIPAL			
					Urbano	Rural	Metropolitano	Rexional	Nacional	Internacional
TERRESTRE	Estrada	Individual	A pé	■	■					
			Bicicleta	■	■					
			VMP	■						
		Colectivo	0 emisións, VAO, VTC	■	■	■				
			Autobús (0 emisións / ECO)	■		■				
	Autocar (ECO)	Tranvía	■							
		Cercanías			■					
	Ferrocarril	FFCC Convencional				■				
		FFCC Alta Velocidade				■	■	■		
		Cabotaxe			■					
Marítimo	Convencional									
	Aeronaves non tripuladas									
Aéreo	Convencional						■			

MODOS DE TRANSPORTE			INFRAESTRUTURA												
			NODO						REDE						
			Estacións intermodais	Aparcamentos disuasorios	Terminais loxísticas e Portos secos	Porto marítimo	Aeroporto	Puntos de recarga eléctrica	Beirarrúas e espazos urbanos	Sendas peonís	Sendas ciclistas	Calzada	Estrada	Liñas de FFCC	Liñas de FFCC de alta velocidade
TERRESTRE	Estrada	Individual	A pé	■											
			Bicicleta	■	■										
			VMP	■	■										
		Colectivo	0 emisións, VAO, VTC	■	■										
			Autobús (0 emisións / ECO)	■	■										
	Mercancías	Autocar (ECO)	■												
		Furgoneta (0 emisións / ECO)			■										
		Vehículo autónomo			■										
		Camións (ECO)			■	■									
		Tranvía			■										
Ferrocarril	Cercanías	■													
	FFCC Convencional	■										■			
	FFCC Alta Velocidade	■										■	■		
Marítimo	Cabotaxe				■										
	Convencional														
Aéreo	Aeronaves non tripuladas														
	Convencional												■		



### Pirámide da Mobilidade Sostible

O modelo de mobilidade definido para Galicia traslada a coñecida pirámide invertida da mobilidade proposta nos Plans de Mobilidade Urbana a unha escala maior.



### 3.3 Obxectivos da Estratexia Galega de Mobilidade

En coordinación co marco de referencia europeo en mobilidade sostible e a Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050, a Estratexia Galega de Mobilidade define os obxectivos a perseguir coa súa posta en marcha.

Así, establécense uns obxectivos globais (Reducir desprazamentos, Reducir distancias, Reducir emisións e Reducir siniestralidade) que atenden ás prioridades que persegue o **novo modelo de mobilidade de Galicia**.

Con obxecto de levar a cabo o seguimento da Estratexia Galega de Mobilidade fíxanse unha serie de indicadores para cada un dos obxectivos globais e estratéxicos, e establécese o ano 2050 como horizonte.

Para garantir a adaptación da Estratexia á mobilidade real propónse unha primeira revisión en 2030 e tres revisións máis cada 5 anos.

A súa evolución poderá ser estimada mediante o Modelo de transporte desenvolvido e os Plans de Seguridade Viaria que periodicamente desenvolve a Xunta de Galicia.

#### Obxectivos globais da Estratexia Galega de Mobilidade para o 2050

## REDUCIR

**NECESIDADE DESPRAZAMENTOS**  
Diminución da demanda de mobilidade un **10%**

**EMISIÓNS**  
Reducir o **100%** das emisións directas ou indirectas derivadas do transporte



**DISTANCIAS**  
Reducir a distancia dos desprazamentos un **15%**

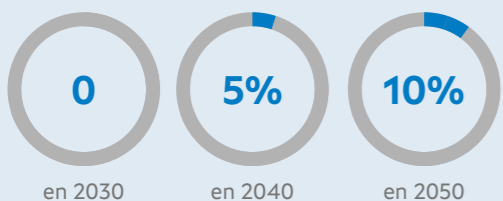
**SINIESTRALIDADE**  
Reducir o **100%** das vítimas mortais no transporte (en todos os modos)



A continuación, defínense os **obxectivos globais** a alcanzar pola Estratexia coa implantación das diferentes actuacións:

**REDUCIR NECESIDADE DESPRAZAMENTOS**

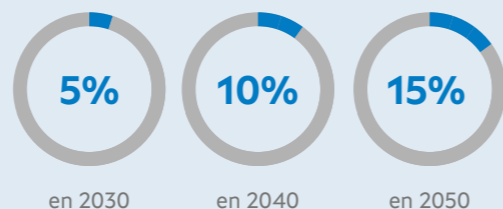
Diminución da demanda de mobilidade un...



Este obxectivo será alcanzable a través do fomento das actividades a distancia (teletraballo, teleformación, servizos a distancia e produtos e servizos de proximidade), que adquiriron maior valor durante o período de emerxencia sanitaria provocada pola Covid-19, así como coa intervención na ordenación do territorio orientada a reducir as distancias das viaxes.

**REDUCIR DISTANCIAS**

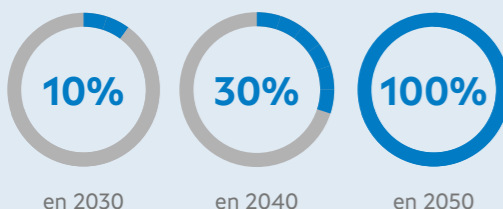
Reducir a distancia dos desprazamentos un...



Conseguirase mediante a coordinación coa ordenación do territorio e o urbanismo, de forma que se teña en conta na planificación do territorio a mobilidade no seu conxunto (urbanismo-infraestrutura-mobilidade) atendendo aos diferentes modos de transporte.

**REDUCIR EMISIÓN**

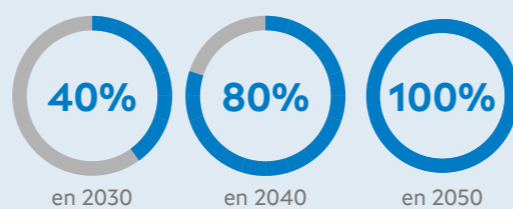
Reducir as emisións directas ou indirectas derivadas do transporte un...



É a consecuencia das dúas primeiras, a aposta por modos máis sostibles e a utilización de vehículos limpos repercuten na redución das emisións do sector transporte, causante de gran parte de emisións totais de gases de efecto invernadoiro. A redución das emisións indirectas baséase na utilización de enerxías renovables que cargue as baterías ou células de combustible.

**REDUCIR SINISTRALIDADE**

Reducir as vítimas mortais no transporte (de tódolos modos) un...



Denominada Visión ZERO é alcanzable a través de propostas como a redución da velocidade no ámbito urbano que foi aplicada recentemente nas contornas urbanas en resposta á normativa imposta pola Dirección Xeral de Tráfico e os programas de actuación, como o desenvolvemento da mobilidade intelixente e a preparación da chegada do vehículo autónomo incluídos na EGM.

**3.4 Desenvolvemento da EGM**



**A Estratexia Galega de Mobilidade é unha ferramenta para a coordinación das políticas en materia de mobilidade en Galicia, que serán materializadas mediante unha serie de actuacións que se executarán coa aplicación directa desta estratexia e outras que se levarán a cabo en desenvolvemento doutros instrumentos de planificación independentes dela, pero para cuxa redacción se partirá da filosofía e principios para o fomento da mobilidade sostible establecidos na Estratexia Galega de Mobilidade.**



### 3.5 Eixos e obxectivos estratéxicos

A Estratexia Galega de Mobilidade elabórase para dar resposta ás principais problemáticas que se detectan da análise de mobilidade que realiza día a día a poboación galega. Para iso márcanse unha serie de eixos estratéxicos sobre os que actuar e que a Estratexia Galega de Mobilidade pretende abordar con propostas concretas que propón desenvolver no seu horizonte temporal.

Para establecer estes eixos tivéronse en consideración principalmente:

- As conclusións extraídas da diagnose realizada, que evidencia un modelo de mobilidade actual e tendencial no que hai moita marxe de mellora en termos de repartición modal dos desprazamentos realizados.
- Os obxectivos e criterios predeterminados que deriven doutros instrumentos de rango superior.

Con base nestes aspectos establecéronse as seguintes premisas:

- Dar resposta a todos os retos actuais da mobilidade desde unha visión transversal e integral.
- Apostar pola eficiencia e sustentabilidade integral do sistema de mobilidade desde todos os puntos de vista: ambiental, social e económico.

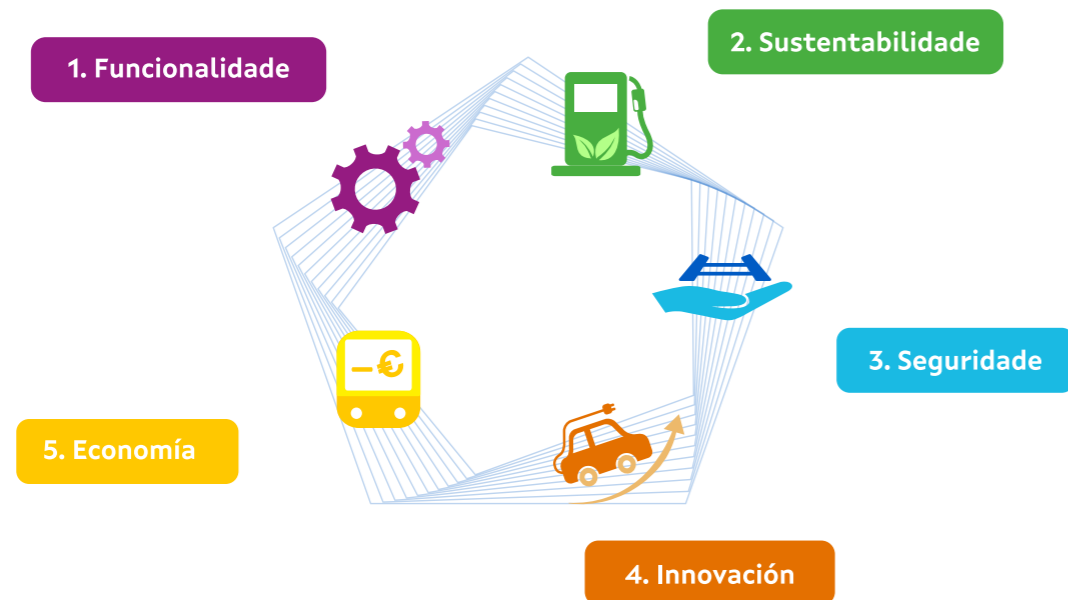
Todo iso puxo de manifesto a necesidade dunha estratexia que aposte por un modelo de mobilidade estruturado baseado nuns eixos estratéxicos nos que establecerán uns obxectivos e medidas concretas para o seu logro, que se organizarán en programas e subprogramas e, finalmente, en actuacións concretas que permitan o seu control e seguimento.

A Estratexia Galega de Mobilidade estrutúrase en cinco eixos:

Galega de Mobilidade, e serán os principios baixo os que se rexerán as actuacións que a Estratexia defina para os próximos anos.

Estes obxectivos desenvolven os principais eixos nos que se estrutura a Estratexia:

#### Eixos estratéxicos da Estratexia Galega de Mobilidade



#### Eixos e obxectivos estratéxicos da Estratexia Galega de Mobilidade



**1. Funcionalidade**

**Mellorar** a accesibilidade do territorio.  
**Reducir** os tempos das viaxes.  
**Contribuír** ao equilibrio territorial.



**2. Sustentabilidade**

**Loitar** contra o cambio climático.  
**Protexer** o medio ambiente e a saúde das persoas.  
**Racionalizar** o modelo territorial de mobilidade (diminuír a demanda, mobilidade activa, transporte público e descarbonización).  
**Liberar** espazo público.



**3. Seguridade**

**Aumentar** a seguridade viaria.  
**Reforzar** a seguridade na explotación dos servizos de transporte.  
**Manter** adecuadamente as infraestruturas.



**4. Innovación**

**Dixitalizar** os servizos e as infraestruturas de mobilidade.  
**Contribuír** á implantación da mobilidade autónoma.



**5. Economía**

**Abaratar** os custes globais da mobilidade.



### 3.6 Obxectivos operativos

Os obxectivos operativos supoñen a materialización dos principios establecidos polos obxectivos estratéxicos propostos, de maneira que poidan ser medidos e cuantificados, e de forma que os grandes eixos de actuación e obxectivos estratéxicos poidan traducirse de forma efectiva en aplicacións e medidas prácticas.

Os obxectivos operativos que a Estratexia Galega de Mobilidade propón son:

- 1 Mellora da gobernanza da mobilidade
- 2 Coordinación da planificación en mobilidade
- 3 Fomento da intermodalidade
- 4 Diminución da demanda de mobilidade
- 5 Priorización da mobilidade activa
- 6 Potenciación do uso do transporte público
- 7 Descarbonización da mobilidade
- 8 Renovación do parque de vehículos
- 9 Promoción da cultura de mobilidade sustentable
- 10 Mellora da seguridade viaria
- 11 Mellora da seguridade nos servizos de transporte
- 12 Mantemento adecuado das infraestruturas de transporte
- 13 Fomento dun sistema de transporte inclusivo
- 14 Dixitalización das infraestruturas de transporte
- 15 Dixitalización dos servizos de transporte
- 16 Implantación da mobilidade intelixente e autónoma
- 17 Optimización do modelo de xestión e financiamento
- 18 Adaptación da administración
- 19 Adaptación do sector do transporte e a mobilidade

### 3.7 Programas, subprogramas e actuacións

Conseguir o éxito da implantación do novo sistema de mobilidade proposto que dá resposta ás principais deficiencias e necesidades detectadas na fase de diagnóstico realizado sobre a mobilidade actual, e lograr a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos que se fixaron para iso, materialízase coa proposta concreta dunha serie de programas de actuacións nos que se prevé agrupar todas as medidas que dean cobertura ao novo modelo. O esquema de desenvolvemento que se propón estrutúrase en 12 programas, 30 subprogramas e 99 actuacións.



## EIXO 1. FUNCIONALIDADE



Este primeiro eixo céntrase en garantir a implantación dun modelo de mobilidade funcional e eficiente para toda a poboación galega, e ao mesmo tempo, accesible e alcanzable para todos os colectivos e para todo o territorio.

A Estratexia Galega de Mobilidade asume o obxectivo de mellorar a accesibilidade no territorio aos diferentes modos de transporte, especialmente ao sistema de transporte público en detrimento do vehículo privado, e recoñece a mobilidade como un dereito universal, polo que parte da premisa de que un modelo de mobilidade máis sustentable se relaciona directamente cun modelo de mobilidade inclusivo e equitativo.



### 1. NORMATIVA, PLANIFICACIÓN E COORDINACIÓN

#### 1.1 NORMATIVA EN MATERIA DE MOBILIDADE

1 Normativa en materia de mobilidade

#### 1.2 PLANIFICACIÓN DA MOBILIDADE

2 Elaboración de plans directores e sectoriais de mobilidade  
3 Elaboración dos plans de mobilidade metropolitana  
4 Elaboración ou actualización dos plans de mobilidade urbana das cidades  
5 Seguimento e avaliación da Estratexia Galega de Mobilidade

#### 1.3 COORDINACIÓN COA ORDENACIÓN DO TERRITORIO E O URBANISMO

6 Esixencia de estudos de mobilidade en instrumentos de ordenación territorial e urbanística  
7 Criterios de fomento da mobilidade sostible na normativa de edificación

#### 1.4 MELLORA DA COMUNICACIÓN

8 Comunicación e coordinación entre administracións



## 2. ACCESIBILIDADE, INCLUSIVIDADE E PERSPECTIVA DE XÉNERO

### 2.1 ACCESIBILIDADE UNIVERSAL

9 Fomento da adquisición de vehículos de mobilidade persoal (VMP) para PMR  
10 Auditorías de accesibilidade ás infraestruturas e os servizos de transporte público  
11 Unificación e definición de criterios de accesibilidade aos diferentes modos de transporte  
12 Adaptación para a accesibilidade das infraestruturas de mobilidade  
13 Sistemas dixitais e accesibilidade á información sobre mobilidade  
14 Publicación de información sobre o material móbil adaptado e os servizos adaptados

### 2.2 INCLUSIVIDADE

15 Adaptación das infraestruturas de transporte a colectivos específicos  
16 Adaptación da información sobre mobilidade a colectivos específicos  
17 Formación do persoal responsable

### 2.3 PERSPECTIVA DE XÉNERO

18 Actualización da linguaxe, gráficos, iconas e sinalización do sistema de mobilidade  
19 Seguridade nas infraestruturas de transporte dende o punto de vista da perspectiva de xénero  
20 Participación de organizacións de mulleres en órganos consultivos sobre mobilidade



## 3. CALIDADE

### 3.1 MELLORA DA CALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTE

21 Desenvolvemento e seguimento dun índice global de calidade percibida do sistema de mobilidade  
22 Enquisas de satisfacción das persoas usuarias do sistema de mobilidade

### 3.2 FOMENTO DE BOAS PRÁCTICAS

23 Fomento e difusión de boas prácticas nas infraestruturas e servizos de transporte

### 3.3 CERTIFICACIÓNS NO SECTOR TRANSPORTE

24 Fomento das certificacións no transporte



## EIXO 2. SUSTENTABILIDADE



O novo modelo de mobilidade proposto na Estratexia Galega de Mobilidade pretende reducir o uso do vehículo privado, predominante no modelo actual, a favor do uso de modos de transporte máis sustentables, para o que é necesario xerar un cambio no comportamento da poboación galega.

Para lograr este cambio tendencial dos modos, promoveranse actuacións que contribúan a diminuír a demanda de mobilidade da poboación galega, con medidas como o fomento do teletraballo, teleformación, ordenación do territorio, e implantar a mobilidade compartida como unha nova forma de moverse e seguir potenciando e favorecendo a intermodalidade cara a un maior uso do transporte público.



### 4. DIMINUCCIÓN DA DEMANDA DE MOBILIDADE

#### 4.1 DIMINUCCIÓN DA DEMANDA DE MOBILIDADE

- 25 Fomento do teletraballo
- 26 Fomento da teleformación
- 27 Fomento de servizos a distancia
- 28 Fomento de servizos e produtos de proximidade
- 29 Ordenación do territorio orientada a reducir a distancia das viaxes

#### 4.2 MOBILIDADE COMPARTIDA

- 30 Regulación favorecedora da mobilidade compartida
- 31 Fomento do uso de vehículos de alta ocupación



### 5. MOBILIDADE ACTIVA

#### 5.1 MOBILIDADE ACTIVA

- 32 Sendas peonís e/ou ciclistas
- 33 Recomendacións de deseño de sendas peonís e/ou ciclistas
- 34 Fomento da adquisición de bicicletas
- 35 Aparcamentos seguros de bicicletas (e VMP)
- 36 Camións escolares seguros



### 6. TRANSVASAMENTO MODAL E INTERMODAL

#### 6.1 TRANSVASAMENTO MODAL AO TRANSPORTE PÚBLICO

- 37 Regulación e implantación das Zonas de Baixas Emisións
- 38 Regulación dos plans de transporte ao traballo
- 39 Estudos de mellora da infraestrutura ferroviaria
- 40 Mellora dos servizos ferroviarios rexionais
- 41 Conexión das 7 cidades de Galicia coa rede de alta velocidade ferroviaria
- 42 Estudo da mellora dos servizos de proximidade nas principais cidades
- 43 Estudo de viabilidade de implantación de transporte de ría noutras zonas de Galicia

#### 6.2 INTERMODALIDADE

- 44 Estacións intermodais
- 45 Mellora das estacións de autobuses
- 46 Aparcamentos disuasorios metropolitanos
- 47 Aparcamentos disuasorios e fomento do vehículo compartido no rural
- 48 Estudo da posibilidade de mellora das conexións cos aeroportos a través do transporte público
- 49 Comercialización de billetes combinados de transporte público



### 7. VEHÍCULOS

#### 7.1 VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓN (ECOINCENTIVOS)

- 50 Fomento da adquisición de vehículos de baixas emisións (particulares)
- 51 Fomento da adquisición de vehículos de baixas emisións (frotas)
- 52 Introducción de criterios ambientais na política de compra pública de vehículos
- 53 Ecoincentivos para o uso de vehículos de baixas emisións
- 54 Vantaxes para os vehículos de baixas emisións (aparcamento, acceso,...)
- 55 Fomento da instalación de puntos de recarga eléctrica en edificios e empresas
- 56 Rede de puntos de recarga rápida en estradas
- 57 Rede de puntos de recarga de oportunidade en centros de atracción e zonas de aparcamento
- 58 Apoio ao despregamento de subministración doutros sistemas de propulsión alternativos

#### 7.2 RENOVACIÓN DE VEHÍCULOS

- 59 Asesoramento a empresas para renovación de frotas
- 60 Calendario de renovación de frotas de transporte público (autobuses, taxis,...)

**8. MELLORA AMBIENTAL****8.1 MELLORA DO ESPAZO PÚBLICO**

61 Redución do espazo urbano destinado á circulación de vehículos e rexeneración de espazos públicos

**8.2 REDUCIÓN DO IMPACTO AMBIENTAL**

62 Medidas de mitigación do ruído xerado polas infraestruturas de mobilidade

63 Integración do ruído entre os criterios para a definición de zonas de baixas emisións

64 Definición de criterios de proximidade en contratación pública para reducir emisións

**9. CONCIENCIACIÓN, EDUCACIÓN E FORMACIÓN****9.1 CONCIENCIACIÓN CIDADÁ**

65 Estratexia de comunicación para o fomento da mobilidade sostible

66 Campañas de comunicación para a racionalización do modelo de mobilidade

67 Incorporación de conceptos de mobilidade sostible nas estratexias de seguridade viaria

68 Canles de recepción de suxerencias e comentarios da cidadanía sobre a mobilidade

69 Calculadora da pegada de carbono e do consumo enerxético

**9.2 EDUCACIÓN E MELLORA DO COÑECEMENTO**

70 Organización e participación en xornadas e proxectos relacionados coa mobilidade

71 Difusión do coñecemento xerado mediante unha política de datos de mobilidade abertos

72 Fomento da formación en materia de mobilidade

73 Apoio a proxectos emprendedores en materia de mobilidade

**9.3 ADAPTACIÓN DO PERSOAL**

74 Formación de empregados en novos métodos de xestión da mobilidade

**EIXO 3. SEGURIDADE**

Este eixo expón a seguridade desde un punto de vista global en toda a mobilidade galega, co obxectivo de reducir a accidentalidade e a mellora da percepción da seguridade para cada medio de transporte.

A mellora das condicións de seguridade, así como a promoción da concienciación da cidadanía nesta materia, resultan ferramentas útiles para lograr un mellor uso da infraestrutura existente, na medida en que condicionan e modifican os hábitos dos axentes involucrados: condutores, motoristas, ciclistas e peóns.

**10. SEGURIDADE E CONDICIÓNS DE TRABALLO****10.1 MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA (SAFETY)**

75 Incorporación de criterios de seguridade viaria no deseño de infraestruturas (safety)

76 Visión cero en usuarios vulnerables

77 Plan de asistencia e apoio integral ás vítimas

78 Outras medidas en materia de seguridade viaria

**10.2 MELLORA DA SEGURIDADE PERSOAL (SECURITY)**

79 Incorporación de criterios de seguridade no deseño de infraestruturas de mobilidade (security)

80 Participación de colectivos vulnerables no deseño de seguridade do sistema de mobilidade

81 Ciberseguridade das infraestruturas e os servizos de mobilidade

**10.3 MELLORA DAS CONDICIÓNS DE TRABALLO**

82 Análise da problemática sobre condicións de traballo na mobilidade



## EIXO 4. INNOVACIÓN



A Estratexia Galega de Mobilidade fai unha aposta importante pola introdución da innovación no sector da mobilidade que permita aplicar novas tecnoloxías no novo modelo de mobilidade proposto para Galicia.

A través deste eixo espérase establecer unha cultura de mobilidade dixitalizada que se articula a través da tecnoloxía como apoio ás políticas de mobilidade.

A Estratexia Galega de Mobilidade promove o uso de aplicacións móbiles como servizo (MaaS) a partir de información de mobilidade en tempo real, fomenta a xestión intelixente do sistema de transporte público e das infraestruturas (estacións, terminais, etc.) e aposta polo uso de sistemas intelixentes de transporte para lograr unha mobilidade intelixente e autónoma no futuro.



## 11. MODERNIZACIÓN, DIXITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

## 11.1 MOBILIDADE INTELIXENTE E AUTÓNOMA

- 83 Estudo de necesidades preliminares da mobilidade intelixente e autónoma en Galicia
- 84 Apoio á realización de probas piloto de condución autónoma
- 85 Sistemas intelixentes de transportes

## 11.2 DIXITALIZACIÓN E XESTIÓN INTELIXENTE DA XESTIÓN DA MOBILIDADE

- 86 Dixitalización e xestión intelixente das infraestruturas de transporte
- 87 Dixitalización e xestión intelixente do sistema de transporte público
- 88 Xestión e explotación dun modelo de transporte de Galicia

## 11.3 MODERNIZACIÓN DA INTERACCIÓN COAS PERSOAS USUARIAS

- 89 Subministración de información de mobilidade en tempo real
- 90 Promoción de aplicacións móbiles para a mobilidade como servizo (MaaS)
- 91 Plataforma integradora de servizos de mobilidade

## 11.4 INNOVACIÓN E DESENVOLVEMENTO EN MATERIA DE MOBILIDADE SOSTIBLE

- 92 Apoio en materia de mobilidade sostible (investigación, desenvolvemento e innovación)
- 93 Apoio ao desenvolvemento de sistemas innovadores no ámbito rural

## EIXO 5. ECONOMÍA

A perspectiva económica da sustentabilidade é unha das bases da Estratexia Galega de Mobilidade. A transición a unha nova política de investimento en mobilidade busca ofrecer solucións para resolver as necesidades de mobilidade da cidadanía sen reducir o investimento público, a través do deseño dun modelo de financiamento equitativo para todos os modos de transporte.

As propostas concretas que se materializarán coa Estratexia Galega de Mobilidade suporán un incremento da eficiencia do modelo de mobilidade e transporte da comunidade, favorecendo a optimización socioeconómica do sistema.



## 12. FINANCIAMENTO

## 12.1 OPTIMIZACIÓN DO MODELO DE FINANCIAMENTO E TARIFICACIÓN DO TRANSPORTE

- 94 Criterios de investimento e de priorización de investimentos en infraestruturas de mobilidade
- 95 Análise de posibles novas vías de financiamento de infraestruturas de mobilidade
- 96 Proposta dun modelo de financiamento equitativo para todos os modos de transporte
- 97 Visor de custos de referencia e cociente de cobertura de cada modo de transporte
- 98 Integración do taxi na cadea de transporte da ATG
- 99 Integración das tarifas dos servizos ferroviarios no sistema de transportes de Galicia



XUNTA  
DE GALICIA