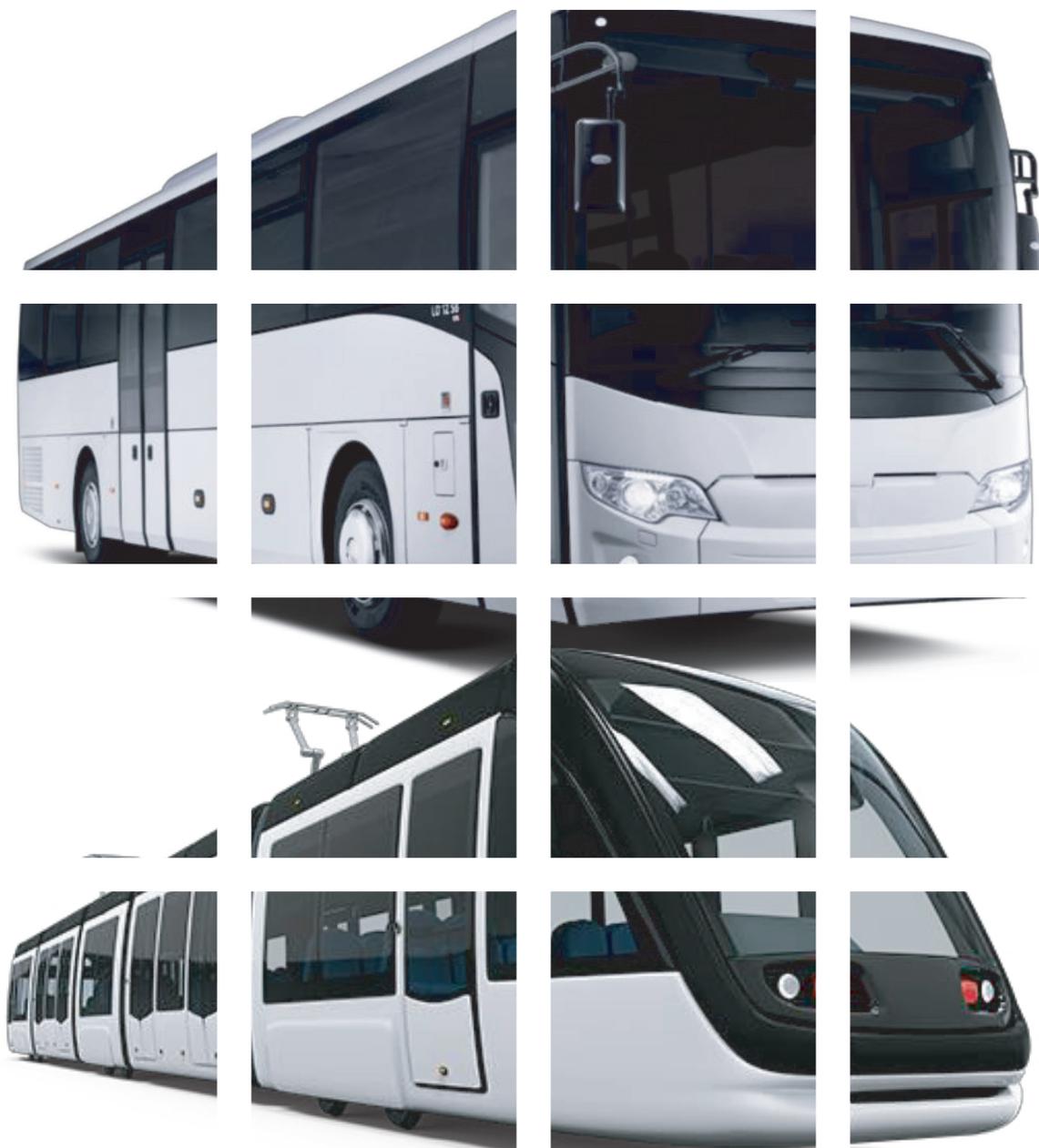


ANÁLISIS DEL SISTEMA DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE EN ESPAÑA



ANÁLISIS DEL SISTEMA DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE EN ESPAÑA



IDOM



ISBN: 978-84-09-43348-3
Depósito Legal: M-21519-2022
Editorial: FUNDACIÓN CORELL
Título: ANÁLISIS DEL SISTEMA DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
TERRESTRE EN ESPAÑA
Imprime: GRAFIPRESS, S.L.
Aviso legal: Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio electrónico o mecánico, sin autorización expresa por escrito del autor y editor.

PRÓLOGO

La Fundación Corell, junto con la ingeniería IDOM, ha elaborado para CONFEBUS un análisis del sistema de financiación del transporte público terrestre en España.

El sistema de movilidad que las distintas administraciones ofrecen debe ser universal y eficaz, para que el ciudadano pueda desplazarse y así acceder a otros servicios que le garanticen una calidad de vida razonable, con independencia del lugar en que se viva.

El derecho a la movilidad sostenible, para todas las personas y para todos los territorios, se configura como un principio al mismo nivel que otros servicios como la educación o la sanidad.

Hoy en día no se puede mantener un sistema de transporte en el que la financiación pública no iguale la oferta de servicios y el coste para el ciudadano, de forma que el lugar de residencia no sea un factor limitativo o discriminante. Este trabajo ha procurado, con muchas dificultades por la dispersión de las fuentes de información, la segmentación modal que en ocasiones es compleja y las distintas Administraciones intervinientes, aportar una cuantificación del volumen de gasto en las ayudas públicas (transferencias corrientes) que reciben los diferentes modos de transporte de personas. Creemos que este trabajo debe servir de base para análisis más profundos y particularizados relativos a la suficiencia y nivel de cobertura de las ayudas, para garantizar por igual la financiación de la movilidad cotidiana en todos los ámbitos (urbano, metropolitano, regional y supra autonómico).

El trabajo en el que participaron también miembros del Think Tank Movilidad TTM, concluye evidencias claras sobre asimetrías importantes y carencias de equidad en el sistema de financiación. Y propone que el enfoque del proceso legislativo actual para aprobar la ley de movilidad sostenible y su financiación debe profundizar y generalizar las ayudas públicas a la movilidad (las compensatorias de las obligaciones de servicio público atendidas y las que minoran los precios para el ciudadano), de forma que se cumpla con el principio de garantizar una movilidad de calidad, inclusiva y universal en todo el territorio.

Mayo de 2022

ÍNDICE

	Pág.
PRINCIPALES RECOMENDACIONES DEL ESTUDIO	7
RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO	9
PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	10
1. CONSIDERACIONES PREVIAS	13
1.1 Objeto del estudio	13
1.2 Desarrollo metodológico	13
2. DESTINO DE LA FINANCIACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO	15
2.1 Aportaciones al transporte público terrestre interurbano de larga y media distancia	19
Servicios de transporte por carretera de larga y media distancia.....	21
Servicios de transporte ferroviario de larga y media distancia	22
2.2 Aportaciones al transporte público terrestre metropolitano / regional consorciado .	23
Servicios de transporte por carretera metropolitano	24
Servicios de transporte ferroviario metropolitano	25
2.3 Aportaciones al transporte público terrestre urbano.....	26
Servicios de transporte por carretera urbano.....	28
Servicios de transporte ferroviario urbano	29
2.4 Aportaciones al transporte público por CCAA	30
3. ORIGEN DE LA FINANCIACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO.....	32
3.1 Papel de la Administración General del Estado en la financiación del transporte público terrestre.....	34
3.2 Papel de las Comunidades Autónomas en la financiación del transporte público terrestre.....	36
3.3 Papel de las Entidades Locales en la financiación del transporte público terrestre	38
3.4 Papel de las Autoridades de Transporte Público en la financiación del transporte público terrestre.....	39
Anexo I. BASE DE DATOS Y FUENTES BIBLIOGRAFICAS	43
Administración General del Estado	43
Comunidades autónomas.....	45
Consortios de transporte	49
Entidades Locales	53

PRINCIPALES RECOMENDACIONES DEL ESTUDIO

Financiar en base a criterios de sostenibilidad y eficiencia modal

La financiación estatal, hasta el momento, se ha limitado exclusivamente a ámbitos interurbanos y urbanos muy concretos, no atendiendo a criterios de movilidad universal. Y con un desequilibrio modal relativamente acusado a favor del ferrocarril, especialmente notable al ponderar con la demanda de viajeros entre ambos modos (ferroviario y por carretera). Mientras se subvenciona potentemente a los servicios de Media Distancia ferroviaria (con una cobertura tarifaria de algo más del 20% para el caso de la Media Distancia convencional), la AGE no aporta subvenciones a las líneas regulares de viajeros por carretera.

En este sentido, no se puede olvidar la ventaja que tiene el transporte público por carretera respecto a otros modos de transporte dada su alta capilaridad, esto es, la capacidad para llegar a cualquier punto del territorio. Dicha ventaja respecto a otros modos es primordial seguir manteniendo si se quiere garantizar una accesibilidad universal y unos criterios de igualdad y racionalidad para todos los territorios.

Se observa, por tanto, que la asignación actual de fondos públicos a la movilidad no responde, o al menos exclusivamente, a criterios de sostenibilidad ni eficiencia modal.

Mayor organización se traduce en mejor financiación y mejor reparto modal

Actualmente, y a la vista de los datos analizados, el Estado aporta financiación anual, a través de los PGE y por concesión directa de subvenciones, destinadas al transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias. Esta financiación es un ejemplo de cómo una mayor estructura organizativa (en cuanto a coordinación interna de competencias, creación de estructuras consorciadas y autoridades únicas, sistemas de tarificación única, etc.) en torno a los servicios de transporte público que operan en su ámbito territorial, se traduce y da lugar también a una mejor financiación del sistema de movilidad.

A su vez, las áreas que reciben mayor financiación son aquellas que logran también las mejores cuotas en cuanto al reparto modal del transporte público, con la influencia directa que ello supone en alcanzar los objetivos medioambientales. Es el caso, por ejemplo, de Barcelona, Madrid y Vizcaya que, de acuerdo con el Informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, alcanzan los mayores porcentajes de uso del transporte público del estado (24,8%, 24,3% y 20,2%, respectivamente). Debe premiarse la constitución de autoridades de transporte metropolitanas que permitan la planificación y gestión integrada de la movilidad más allá del ámbito urbano.

Sin duda es, en este sentido, un ejemplo de cómo podrían evolucionar otras regiones con una mayor capacidad de financiación.

La movilidad como derecho universal

El conjunto de Administraciones Públicas (incluida la Unión Europea, los Estados y otras AAPP) defienden actualmente el principio de considerar a la movilidad como un derecho más. El transporte público es clave en el funcionamiento de las ciudades y sus entornos metropolitanos. Un buen sistema de transporte público significa una movilidad más eficiente, pero sobre todo, es garante de la equidad social, pues es el único medio que garantiza el derecho a desplazarse

libremente y en igualdad de condiciones, independientemente de las circunstancias de la persona usuaria.

Ello se relaciona, además, directamente con el cumplimiento de objetivos de movilidad sostenible desde el punto de vista económico, social y ambiental.

Evolucionar hacia una concepción de la movilidad como derecho implica definir unas bases de ordenación y financiación comunes para todos los territorios a través de organismos que se coordinen entre sí. Las cifras analizadas en el presente estudio concluyen que queda camino por recorrer en este escenario.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece que la transición hacia una economía descarbonizada requiere también de medidas que faciliten una transición justa para los colectivos y áreas geográficas más vulnerables. En este mismo sentido, y buscando un paralelo con el ámbito de la movilidad, es clara la necesidad de asegurar ese derecho a la movilidad en transporte colectivo bajo los principios de una transición justa que tienda a armonizar las oportunidades de acceso al transporte público, así como los niveles de provisión de los servicios, entre unos territorios y otros.

La nueva Ley de Movilidad como oportunidad de mejora en la ordenación de la financiación

Los resultados del estudio permiten identificar una clara oportunidad de mejora en la ordenación de la financiación y las subvenciones dedicadas al transporte de personas en España.

La nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte (a fecha de 2022) puede ser un instrumento determinante en este proceso, en la medida que sea capaz de articular un sistema nuevo de aportaciones de fondos públicos al sistema de movilidad, dando cobertura a todos los territorios y a los diferentes segmentos de viajes en transporte público.

En este contexto, y a la vista de los datos analizados, no parece tener sentido una legislación nueva de financiación estatal que limite su alcance solamente al ámbito urbano y metropolitano, dejando fuera espacios tan importantes de la movilidad cotidiana en transporte público como son las áreas regionales y de débil tráfico, o los flujos interurbanos que no tienen la consideración de servicios comerciales. Los datos analizados permiten identificar una clara oportunidad de establecer un nuevo perímetro de movilidad cotidiana, asegurada por una nueva estrategia de financiación estatal, que integre a todos los transportes urbanos, metropolitanos y regionales.

Aumentar la eficiencia ante escenarios inciertos

A la vista de los datos, el transporte público, tras la COVID-19 El escenario actual de recursos económicos escasos se ve agravado, todavía más si cabe, por la pérdida de ingresos comerciales para el transporte público generado por la COVID-19, que encarecerá el coste de sostenimiento de los servicios de movilidad. Una estrategia nueva de financiación del transporte público, que realmente responda a criterios económicos, sociales y ambientales, y no basada en apriorismos territoriales o modales, generaría un reparto mucho más eficiente de los fondos públicos que los que se han mostrado en este estudio. Eficiencia de digitalización, infraestructuras.

RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO

El presente estudio desgana la situación actual de la financiación del transporte público terrestre en España, tanto en comparación a otros países europeos como dentro del territorio nacional. Dentro del segundo caso, la comparativa se hace entre trayectos de media y larga distancia y trayectos urbanos. Es de especial interés en el estudio la diferencia de financiación pública existente en España entre el tren y el autobús.

La inversión total en transporte público en España respecto al PIB es la tercera más baja de Europa, solo por detrás de Irlanda y Chipre

La inversión que realiza España en transporte público e infraestructuras es muy reducida en comparación con el resto de países de Europa en cuanto a su porcentaje respecto al PIB, menos del 2%.

Dentro de esta financiación, el tren es el gran beneficiado, pues obtiene en torno al 60% de la financiación del estado, frente al 40% del autobús. Esta distribución, sin embargo, no está acorde a la cantidad de viajeros que transporta cada tipo de vehículo, siendo el autobús el medio que utiliza casi el 60% de los viajeros.

La financiación del transporte público en media y larga distancia se olvida del autobús

Esta desigual distribución se hace aún más evidente en el reparto de la financiación pública dentro del ámbito de la media y larga distancia. En este caso, sumando la inversión estatal y la inversión de entidades locales, el tren es beneficiario del 75% de las ayudas públicas.

En un país en el que cada vez más se habla de la España Vacía, ante la falta de subvenciones al autobús, los municipios sin acceso a trenes tendrán más difícil acceder al transporte público terrestre.

Las subvenciones por pasajero al transporte público ferroviario en el ámbito interurbano duplican a las del autobús, pese a transportar 500 millones de pasajeros menos

Las subvenciones por pasajero al transporte público ferroviario en el ámbito interurbano duplican a las del autobús, pese a transportar 500 millones de pasajeros menos.

En este caso se da además la situación de que las ayudas de la Administración Pública ayudan al tren a poder competir con el autobús en los transportes interurbanos.

Tan solo entidades locales como ayuntamientos o diputaciones provinciales priorizan la financiación al autobús sobre el tren.

El reparto de las subvenciones depende de la residencia de los viajeros

Además de existir una desigualdad entre la financiación al transporte ferroviario y al autobús, la desigualdad entre viajeros de diferentes zonas geográficas se hace evidente tanto en los trayectos urbanos como en los interurbanos y de media y larga distancia. Las subvenciones por viajero en la Comunidad de Madrid, País Vasco y Cataluña llegan a ser hasta 6 veces superiores a las de otras comunidades autónomas

En resumen, España otorga un desigual reparto de las subvenciones públicas al transporte terrestre en todos los ámbitos, favoreciendo al ferrocarril frente al autobús y a los principales núcleos metropolitanos frente al resto del territorio.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

La financiación es insuficiente comparada con otros países del entorno

En concepto de transferencias corrientes que reciben el conjunto de servicios de transporte público terrestre en **España**, la cuantía ascendió a algo menos de **5 mil millones €** en el año 2019.

Île-de-France Mobilités es la Autoridad Organizadora de la Movilidad (AOM) en Île-de-France, que aglutina 12,2 M de habitantes (el 18% de la población total francesa) destinó **5,5 mil millones de €** al transporte, más que la subvención total del conjunto de España.

En **Londres**, solo la autoridad de transporte de la ciudad, Transport for London, recibió **4 mil millones de euros** de los gobiernos locales y central.

Según un estudio de Eurostat sobre gasto público en referencia al PIB en transporte para todos los países de la zona euro, **tan solo Chipre e Irlanda gastaron menos que España en transporte en 2019.**

La aportación del Estado resulta no solo insuficiente, sino que su reparto entre las entidades receptoras se ha visto mermada.

El sistema de financiación actual es desigual por modo

Siendo el autobús el modo de transporte público más utilizado en España (con más de 2,5 mil millones de viajeros en 2019) y con mayor cobertura de red ofrecida, resulta beneficiado en menor medida que el ferrocarril (con menos de 2 mil millones de viajeros en el mismo año) en cuanto al reparto de fondos.

Así, en España se destina 2,1 mil millones de euros al transporte en carretera, por 2,8 mil millones al modo ferroviario.

Eso significa que, **un 57% de los fondos son dedicados al modo ferroviario, con una cuota de mercado en el año 2019 del 43%. El autobús, por su parte, recibe el 43% de fondos, para una cuota de viajeros que asciende al 57%.**

En los ámbitos metropolitanos y urbanos, ambos modos reciben subvenciones por viajero transportado bastante parejas, pero **en el ámbito interurbano** esta diferencia resulta gravemente **descompensada en favor del ferroviario.**

El sistema de financiación actual es desigual por habitante según su residencia

Por territorios a los que se destinan los fondos de transporte público, **se han observado desigualdades importantes, en términos de dotaciones económicas medias por viajero transportado.** La subvención por población en el **ámbito interurbano por modos no supera los 9€ por persona**, mientras que en el ámbito **urbano** oscila entre **35 y 42 euros** por persona, y en el **metropolitano** alcanza los **66€/pax.**

Comunidad de Madrid, País Vasco y Cataluña, destacan sobre el resto de las comunidades en cuanto a subvenciones por habitante, siendo estas el doble aproximadamente que la media del

estado, y suponiendo entre 4 y 6 veces superior a la mayoría de las comunidades. Considerando solo **la subvención estatal**, entre las Entidades Locales la subvención **se situó, en 2019, en los 4 €/habitante**, mientras que en el área metropolitana de **Barcelona fue de 25,5 €/habitante**, en **Canarias de 21,5 €/habitante**, en **Valencia de 19,6 €/habitante** y en **Madrid de unos 18 €/habitante**. Por modos, el **ferrocarril tiende a recibir una mayor subvención que el modo por carretera** en la gran mayoría de comunidades, en especial en aquellas en las que existe transporte ferroviario urbano.

El sistema de financiación actual carece de método

Además de tener una dependencia creciente de las subvenciones públicas, existen diferentes barreras en torno a la correcta financiación del sector del transporte público terrestre en España, como: **la insuficiencia en la tarificación para cubrir los costes de explotación, las altas necesidades de cobertura de red, el aumento de costes unitarios** (debido a las crecientes exigencias de calidad, sostenibilidad, seguridad o accesibilidad), y **el déficit normativo** (siendo España el único país de su entorno europeo, a fecha del estudio, sin una legislación general aprobada en materia de financiación del transporte público, que regule las aportaciones de las Administraciones Públicas con criterios justos, homogéneos y previsibles).

En definitiva, el estudio desvela que **el esfuerzo de financiación del sistema de transporte público no se encuentra completamente ordenado y no obedece a unas reglas homogéneas ni por destino de la financiación** (existiendo un desequilibrio en las aportaciones hacia los modos ferroviario y por carretera, así como entre los distintos ámbitos territoriales de operación considerados) **ni por el origen de la misma** (encontrándose modelos dispares entre los diferentes niveles administrativos y entre las diferentes regiones españolas).

Es posible afirmar que existe, por lo tanto, un **escenario de financiación no equilibrada**, que **no responde a unos objetivos únicos** determinados de antemano para asegurar las demandas de movilidad de las personas y para garantizar el acceso a un sistema de transporte público de forma eficaz, asequible, y equitativo entre regiones y ámbitos territoriales.

1. CONSIDERACIONES PREVIAS

1.1. Objeto del estudio

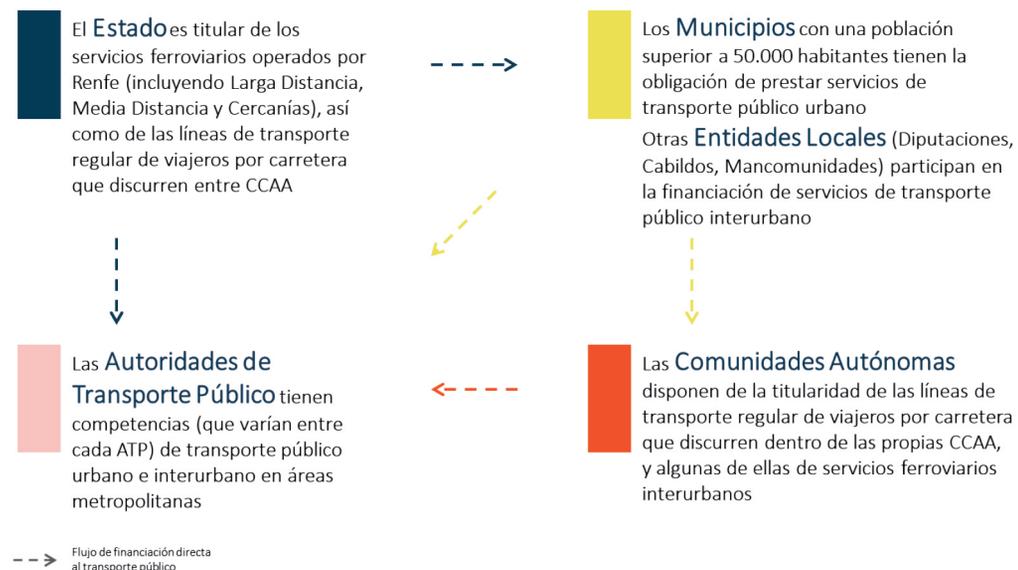
La financiación del transporte público en España es compleja e irregular, dado que son varios los niveles administrativos que intervienen y muchas (y de diferente naturaleza) las empresas operadoras de los servicios. Bajo este contexto, el objetivo del estudio es el de disponer de un **análisis detallado y exhaustivo sobre el coste de financiación actual del sistema de transporte público de viajeros en España**, tanto para el modo ferroviario como para el autobús.

1.2. Desarrollo metodológico

La función fundamental de servicio público con el que se concibe el sistema de transporte de viajeros en España implica que el marco tarifario bajo el que se desarrolla no siempre consigue cubrir todos los costes de explotación a través de los ingresos tarifarios. Es por ello necesario, con el fin de mantener el nivel de servicio y de cobertura que el sistema proporciona, que las diferentes Administraciones Públicas contribuyan al sostenimiento económico del servicio.

Para ello han sido analizados los presupuestos públicos dedicados a otorgar subvenciones y compensaciones tarifarias desde todos los niveles **administrativos**: Administración General del Estado (AGE), Comunidades Autónomas (CCAA), Ayuntamientos y otras Entidades Locales (EELL), y otras administraciones competentes, así como desde las Autoridades de Transporte Público (ATP) constituidas. La base temporal considerada es **2019**, representativo del momento inmediatamente anterior a la pandemia acaecida a partir 2020 por la COVID-19.

Origen de la financiación por nivel administrativo



Por ámbito territorial

Los ámbitos territoriales considerados son:

- **interurbano de larga distancia y de media distancia**, que incluye servicios de transporte público de carácter interurbano interautonómico (con origen y destino en diferentes CCAA) e interurbano regional (con origen y destino en una misma CCAA);

- **metropolitano / regional consorciado**, que incluye servicios de transporte público entre distintas áreas urbanas, en el entorno de áreas metropolitanas consorciadas
- **urbano**, que incluye servicios de transporte público en el interior de las principales áreas urbanas (aquellas con titularidad propia en materia de transporte urbano colectivo).

Por modos de transporte

Los modos de transporte considerados son:

- por **carretera**, que incluye servicios de transporte público en autobús;
- **ferroviario**, que incluye servicios de transporte público en ferrocarril, metro, tranvía o metro ligero.

La aproximación metodológica multinivel ha permitido realizar un análisis del volumen de subvenciones, en concepto de transferencias corrientes (con el fin de disponer de un entorno más homogéneo y poder llevar a cabo análisis comparativos entre modos de transporte, no han sido consideradas las partidas de gasto relativas a transferencias de capital), tanto desde los servicios de transporte público beneficiarios (destino de la financiación) como desde las propias Administraciones Públicas que aportan las subvenciones (origen de la financiación)

Destino de la financiación por modo de transporte y ámbito territorial



Servicios interurbanos de larga y media distancia de transporte público por carretera



Servicios interurbanos de larga y media distancia de transporte público ferroviario



Servicios metropolitanos de transporte público por carretera



Servicios metropolitanos de transporte público ferroviario



Servicios urbanos de transporte público por carretera



Servicios urbanos de transporte público ferroviario

Las **fuentes primarias de información** consideradas incluyen todos los organismos públicos del conjunto de niveles administrativos señalados, así como empresas operadoras de líneas de transporte público, y otras entidades de carácter estadístico (como el Instituto Nacional de Estadística). En el **Anexo I** se pueden encontrar todas las fuentes consideradas en el estudio.

2. DESTINO DE LA FINANCIACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO

En las últimas décadas se ha visto cómo el Estado ha realizado grandes esfuerzos e inversiones para mejorar las infraestructuras de nuestro país, situando a España como uno de los países más avanzados del mundo en esta materia. Hoy, España cuenta con una dotación envidiable de infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias. Los sucesivos planes de infraestructuras han destinado grandes inversiones, hasta el extremo de realizarse algunas sin una justificación de servicio razonable.

El descenso de actividad ligado a la crisis económica que comenzó en 2008 llevó aparejado un descenso en la movilidad, especialmente la urbana. Este descenso sirvió como excusa para recortar la aportación que el Estado realizaba a Comunidades y Ayuntamientos para subvencionar los sistemas de transporte público. Estos recortes han sido mayores que el descenso de la demanda de viajeros.

En concepto de transferencias corrientes que reciben el conjunto de servicios de transporte público terrestre en España, la cuantía ascendió a algo menos de **5 mil millones € en el año 2019**.

Por contextualizar el orden de magnitud de la cifra anterior se muestran a continuación varios datos que relevan la insuficiencia de esta cuantía, en comparación con otras ciudades o países de nuestro entorno:

Según un estudio de Eurostat sobre gasto público en referencia al PIB en transporte para todos los países de la zona euro, tan solo Chipre e Irlanda gastaron menos que España en transporte en 2019¹.

Dicho gasto público en transporte incluye el gasto en administración, regulación, construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte (incluido el transporte por carretera, acuático, ferroviario y aéreo, así como cualquier infraestructura para el transporte de mercancías, como oleoductos). También incluye la operación de corporaciones de transporte público clasificadas con el sector del gobierno general y cualquier subsidio o concesión de inversión a los productores del mercado para operar el transporte público.

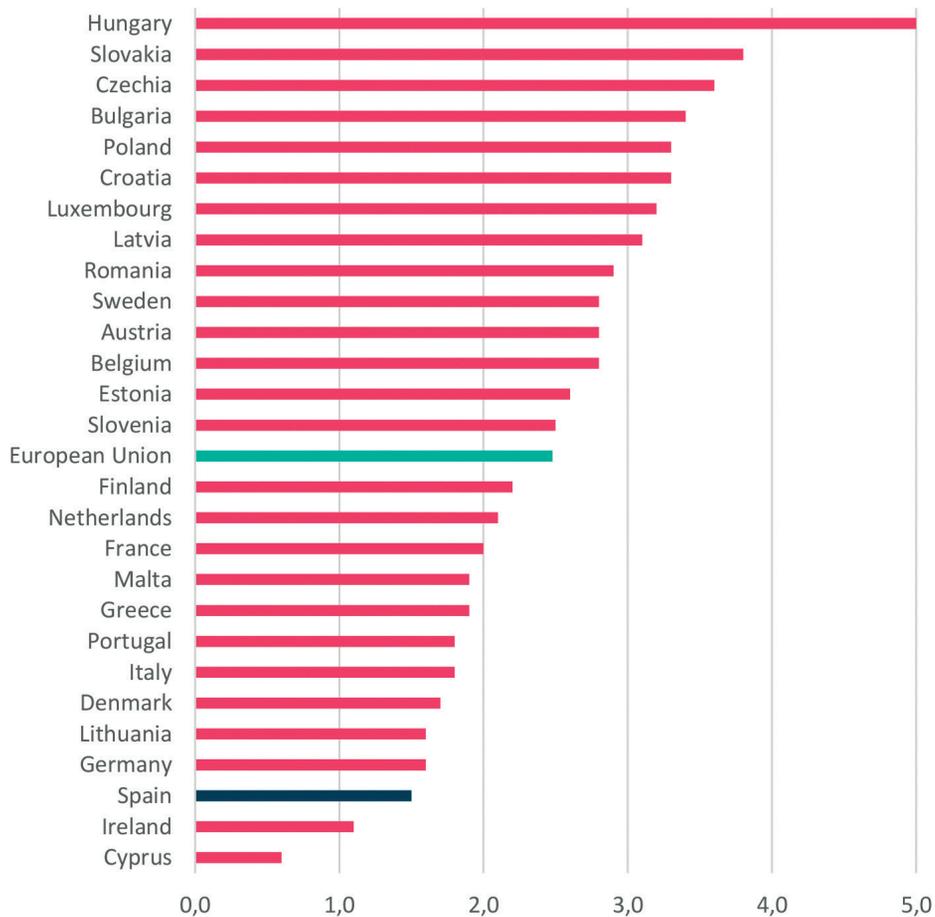
Île-de-France Mobilités es la Autoridad Organizadora de la Movilidad (AOM) en Île-de-France. Tiene a su cargo la organización y desarrollo del servicio de transporte público y la coordinación de todas las políticas relacionadas con la movilidad a nivel regional.

Île de France, que aglutina 12,2 M de habitantes (el 18% de la población total francesa) destinó en 2015 5,5 mil millones de € al transporte², más que la subvención total del conjunto de España.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20180904-1>

En Londres, solo la autoridad de transporte de la ciudad, Transport for London, recibió **4 mil millones de euros** de los gobiernos locales y central³.

Figura 1. Gasto público en transporte. Porcentaje sobre PIB. Fuente: Eurostat



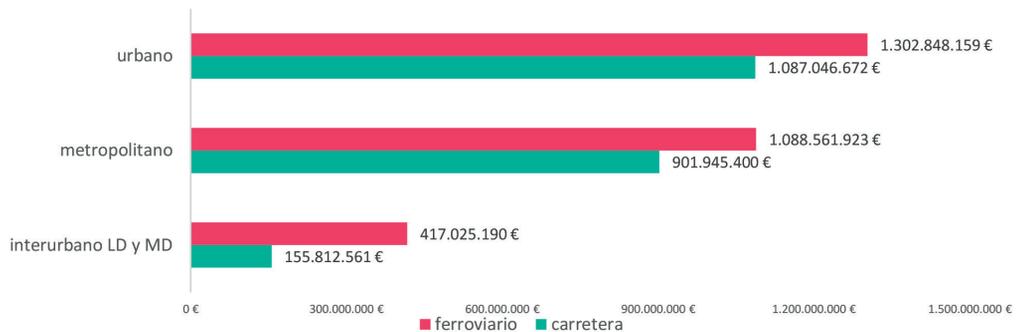
La aportación del Estado resulta no solo insuficiente, sino que su reparto entre las entidades receptoras se ha visto mermada. Ha llegado el momento de que el Estado se comprometa, ya no solo con la construcción sino con la operación de los servicios que en ellas se producen, con la sostenibilidad y con la mejora de la movilidad urbana.

2 https://es.frwiki.wiki/wiki/%C3%8Ele-de-France_Mobilit%C3%A9s#Financement_des_transports_franciliens (1,8mM€ provenientes de contribuciones de las comunidades miembro y 3,7mM€ del impuesto del pago de transporte)

3 <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/how-we-are-funded>

Existen ciertas asimetrías en el sistema de financiación del transporte público en España, tanto a nivel territorial como por modos de transporte. La *Figura 2* muestra el reparto de subvenciones, en concepto de transferencias corrientes, que reciben el conjunto de servicios de transporte público terrestre en España por ámbito y por modo; dicha cuantía ascendió a algo menos de **5 mil millones €** en el año 2019

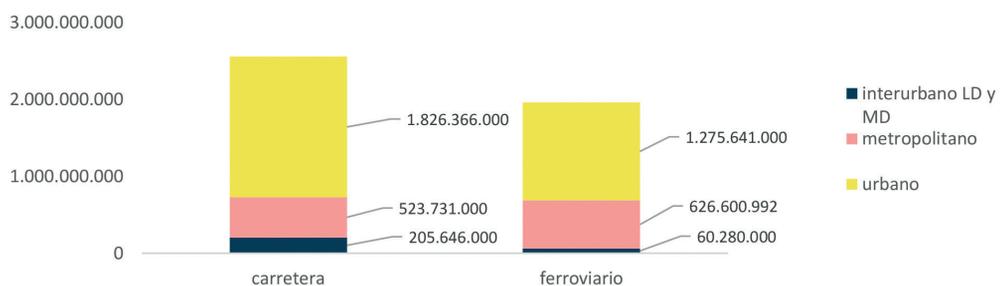
Figura 2. Subvenciones por ámbito territorial y modo de transporte. 2019



La mayor parte (algo más del 85%) de las subvenciones al transporte público terrestre se dedican al transporte de carácter metropolitano, incluyendo al urbano y al metropolitano. Por el contrario, las redes de transporte público regionales o estatales (es decir, de ámbito interurbano de larga y media distancia) apenas reciben dinero público (menos del 15% del total) para sufragar los costes de explotación, a pesar de representar más del 25% de la oferta total de servicios.

Siendo el autobús el modo de transporte público más utilizado en España (con más de 2,5 mil millones de viajeros en 2019) y con mayor cobertura de red ofrecida, resulta beneficiado en menor medida que el ferrocarril (con menos de 2 mil millones de viajeros en el mismo año) en cuanto al reparto de fondos. Así, **en España se destina 2,1 mil millones de euros al transporte en carretera, por 2,8 al modo ferroviario.**

Figura 3. Viajeros, por modo de transporte y ámbito territorial. 2019



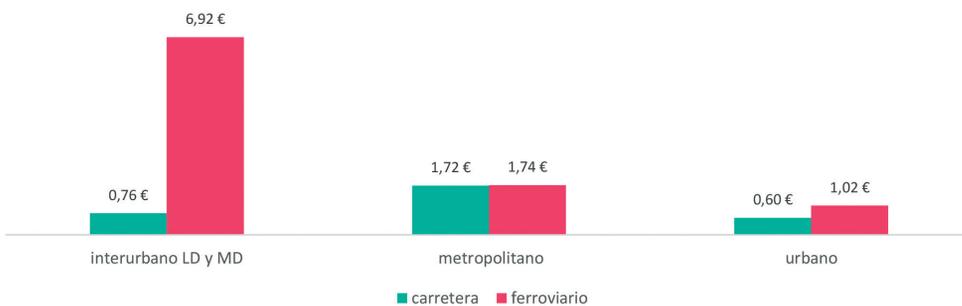
Un 57% de los fondos son dedicados al modo ferroviario, con una cuota de mercado en el año 2019 del 43%. El autobús, por su parte, recibe el 43% de fondos, para una cuota de viajeros que asciende al 57%.

Por territorios a los que se destinan los fondos de transporte público, se han detectado desigualdades muy importantes, en términos de dotaciones económicas medias por viajero transportado y por oferta de servicios.

Del mismo modo, los desequilibrios mencionados se observan (tanto en la perspectiva de ámbito territorial como en la de modos de transporte) al ponderar el **volumen de financiación recibida por las cifras de viajeros transportados y población servida**.

En los ámbitos metropolitanos y urbanos, ambos modos reciben subvenciones por viajero transportado bastante parejas, pero en el ámbito interurbano esta diferencia resulta gravemente descompensada en favor del modo ferroviario.

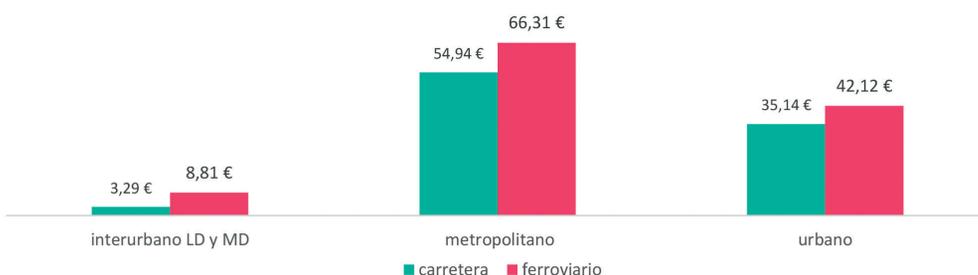
Figura 4. Subvenciones por viajero transportado, por ámbito territorial y modo de transporte. 2019

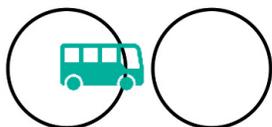


Especialmente considerando la población servida, se observa el desequilibrio existente en materia de financiación, a favor de los ámbitos tanto urbano como metropolitano.

La subvención por población en el ámbito interurbano no supera los 9€ por persona, mientras que en el ámbito urbano oscila entre 35 y 42 euros por persona, y en el metropolitano alcanza los 66€/pax.

Figura 5. Subvenciones por población, por ámbito territorial y modo de transporte. 2019





2.1. Aportaciones al transporte público terrestre interurbano de larga y media distancia

Los servicios de transporte público por **carretera** de larga y media distancia incluyen:

- servicios por carretera interurbanos interautonómicos, de titularidad estatal y tienen origen y destino diferentes Comunidades Autónomas;
- servicios por carretera interurbanos regionales, que son de titularidad autonómica y tienen como origen y destino una misma Comunidad Autónoma (no incluyendo aquellas líneas de autobús que dan servicio en el área comprendida por una Autoridad de Transporte Público, siendo estos servicios de carácter metropolitano).

Los servicios de transporte público **ferroviario** de larga y media distancia incluyen:

- servicios ferroviarios de Larga Distancia de titularidad estatal (operados por Renfe) y en los que se incluyen servicios AVE y convencionales de Larga Distancia;
- servicios ferroviarios de Media Distancia de titularidad estatal (operados por Renfe) y en los que se incluyen servicios Avant y convencionales de Media Distancia.

La Administración General del Estado, a través del Contrato Programa 2018-2027 con Renfe, financia los servicios públicos ferroviarios de Cercanías y Regionales. Dicha financiación se produce en concepto de subvenciones a la renovación de material rodante y en concepto de subvenciones al déficit de explotación. En este estudio se analizan estas últimas. A diferencia de lo que ocurre con los servicios de transporte público por carretera que tienen titularidad estatal, los servicios ferroviarios reciben subvenciones (a excepción del AVE y resto de servicios de Larga Distancia de *Renfe*), siendo el principal ente financiador la Administración General del Estado.

Para el año 2019, la AGE contempló un volumen de subvenciones por déficit de explotación de cerca de 413 millones € para los servicios de Media Distancia ferroviaria. Adicionalmente, alguna Comunidad Autónoma concede subvenciones por déficit de explotación a servicios ferroviarios de titularidad estatal que operan en sus propios ámbitos territoriales. El total de **subvenciones a servicios ferroviarios interurbanos de larga y media distancia objeto de análisis asciende a 417 millones € anuales**. Por su parte, **el transporte interurbano interautonómico y regional por autobús recibió, en concepto de transferencias corrientes para financiar su operación, algo más de 155 millones € en 2019**.

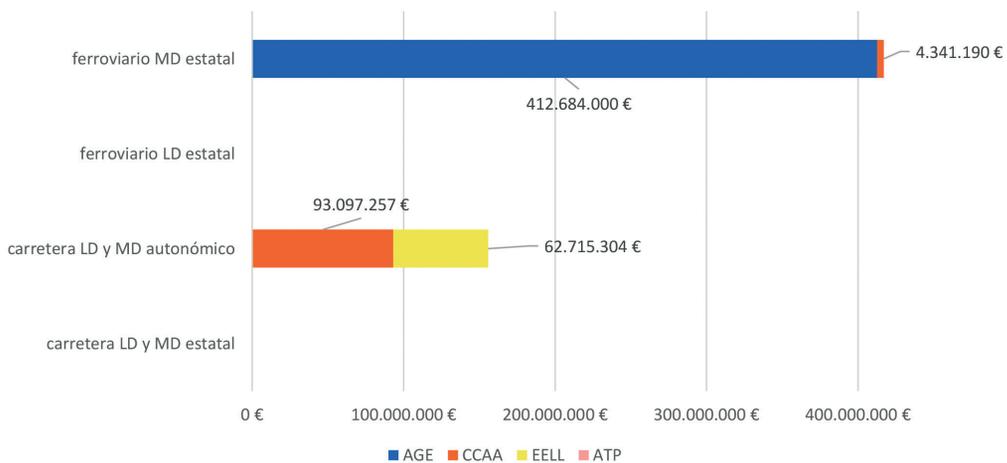
Figura 6. Ratio de subvenciones al transporte público terrestre de media y larga distancia, por modo. 2019



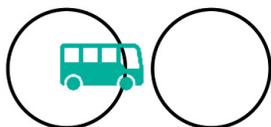
Los servicios de transporte público por carretera reciben cerca del 27% de las subvenciones otorgadas por las diferentes Administraciones Públicas al transporte público interurbano de larga y media distancia, por un 73% por parte de los servicios ferroviarios.

Se observa que la AGE no otorga subvenciones directas a las líneas regulares de viajeros por carretera interautonómicas, y que la principal fuente de financiación de las líneas interurbanas regionales (cuya titularidad es autonómica) recae sobre ciertas Entidades Locales (en especial, sobre Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares que disponen de competencias en transporte público) y sobre las propias Comunidades Autónomas (algunas de las cuales subvencionan parte del servicio).

Figura 7. Subvenciones al transporte público terrestre de media y larga distancia, por origen de financiación y modo de transporte



El desequilibrio existente es, por tanto, especialmente revelador en el caso de la Administración General del Estado: mientras que los servicios interurbanos por autobús dependientes del Estado (las concesiones de servicios regulares VAC) no reciben soporte económico (gestionándose los contratos a riesgo y ventura), los servicios interurbanos por ferrocarril estatales de media distancia (equivalentes en concepto y coincidentes en muchos casos con las líneas regulares de autobús, además ser gestionados en un mercado cerrado por la empresa pública Renfe) recibieron en 2019 una financiación pública en concepto de obligaciones de servicio público de cerca del 80% de los costes totales de explotación.



Servicios de transporte por carretera de larga y media distancia

Las líneas de transporte regular de viajeros están sometidas a régimen de concesión, cuya titularidad depende del ámbito territorial de la línea. Mientras que los recorridos que transcurren por el interior de una Comunidad Autónoma son de titularidad autonómica, los que discurren por más de una Comunidad Autónoma son competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Servicios por carretera interurbanos interautonómicos de titularidad estatal

Bajo esta premisa, la Administración General del Estado es titular de los servicios públicos de viajeros por carretera de un total de 80 concesiones (en el año 2020; por un total de 82 en el año 2019), que son gestionados por operadores privados. Hay algo más de 1.000 vehículos adscritos a dichas concesiones, que generaron en 2019 una oferta de cerca de 240 millones de vehículos-km, una demanda de casi 31 millones de viajeros y una facturación total que ronda los 350 millones €. Con ello, la recaudación por vehículo-km en 2019 fue de 1,46 €, con una tarifa usuario media ponderada de 0,0619 €/viajero-km.

Las líneas de transporte regular de viajeros de competencia estatal no reciben subvención, en concepto de transferencias corrientes, por parte de la Administración General del Estado.

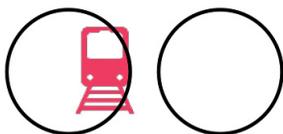
Sin embargo, se ha comprobado que estos servicios son mucho más eficientes económicamente que el ferrocarril, de acuerdo con la Figura 4 de este estudio, que muestra una subvención por demanda de viajeros muy favorable al transporte público por carretera, en especial en el ámbito interurbano de larga y media distancia.

Servicios por carretera interurbanos regionales de titularidad autonómica

De manera general, **las Comunidades Autónomas disponen de la titularidad de las líneas de transporte regular de viajeros por carretera que discurren dentro de sus propios ámbitos territoriales**. Contrario a lo que ocurre con las concesiones de líneas de viajeros por carretera de titularidad estatal, aquellas de titularidad autonómica sí reciben subvenciones por déficit de explotación de forma mayoritaria. La red de transporte público por carretera autonómica tiene una demanda de unos 175 millones de viajeros al año⁴ y, aún funcionando de manera diferente según la Comunidad Autónoma, constituye un papel fundamental en la vertebración territorial de España, dando un servicio público a áreas más o menos dispersas. Es por ello por lo que la financiación por parte de las Administraciones Públicas al transporte público interurbano por carretera juega un papel fundamental en el desarrollo regional.

Las principales Administraciones Públicas sobre las que recae el gasto en concepto de transferencias corrientes para estos servicios son las Comunidades Autónomas (variando considerablemente la cuantía entre unas u otras) y Entidades Locales, como las Diputaciones Provinciales y los Cabildos (en el caso de Canarias) o Consejos (en el caso de Islas Baleares) Insulares.

⁴ Según el INE, en España hubo en 2019 una demanda de 205.646.000 viajeros en autobús de media y larga distancia; según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los viajeros en concesiones VAC ascendieron a 30.883.384 viajeros; con lo que los viajeros en servicios por carretera de titularidad autonómica ascenderían a 174.762.616 viajeros anuales



Servicios de transporte ferroviario de larga y media distancia

Servicios ferroviarios de Larga Distancia de titularidad estatal

Tanto los servicios de AVE como el resto de Larga Distancia ferroviaria no son considerados como obligaciones de servicio público, sino como servicios comerciales de transporte público. Es con ello que, al igual que las líneas de transporte regular de viajeros por carretera de titularidad estatal, los **servicios de Larga Distancia ferroviaria no reciben subvención por déficit de explotación** por parte de ninguna Administración Pública.

Los ingresos por tarifa de la Larga Distancia ferroviaria superaron los 1,5 mil millones € en 2019, constituyendo el 65,5% del total de ingresos tarifarios de Renfe. Por otro lado, la demanda de viajes de Larga Distancia fue de 34,5 millones de viajeros (22,4 millones en AVE y 12,1 millones en el resto de los servicios de Larga Distancia), lo que constituye apenas el 5,4% del total de viajeros de Renfe. A su vez, la oferta se sitúa en 60.882.000 trenes-km, suponiendo el 11,9% del total de la red ferroviaria española. Con ello se observa la naturaleza comercial de los viajes que sirve la Larga Distancia ferroviaria respecto al resto de servicios ferroviarios.

Servicios ferroviarios de Media Distancia de titularidad estatal

A diferencia de la Larga Distancia, la Media Distancia ferroviaria sí recibe financiación en concepto de subvenciones al déficit de explotación.

Con unos ingresos por tarifa anuales en 2019 de 232,3 millones € (123,3 millones € por los servicios convencionales y 109 millones € por los de Avant), la Media Distancia ferroviaria recibió algo más de 417 millones € (412,7 millones € desde la Administración General del Estado y 4,3 millones € desde las Comunidades Autónomas).

Considerando una oferta de 38,9 millones de trenes-km y una demanda anual de 25,7 millones de viajeros, y clasificando la información por tipo de servicio (convencional y Avant) de Media Distancia ferroviaria, se observaron diferencias claras en cuanto a la estructura de ingresos por tarifa y subvenciones recibidas. Mientras que el servicio de Renfe Avant (que circulan a una velocidad máxima de 250 km/h, frente a los 310 km/h del AVE) genera unos ingresos tarifarios de 13 €/tren-km, el servicio convencional de Renfe Media Distancia genera poco más de 4 €/tren-km (lo que constituye unos ingresos por oferta incluso inferiores a los del servicio de Cercanías).

Se observó que, en cuanto a los servicios ferroviarios de Media Distancia convencional, los ingresos tarifarios apenas cubren algo más del 20% de los costes, lo que supone un déficit de casi 400 millones de €. Este tipo de servicios resulta de especial interés, pues permite conectar grandes poblaciones con otras de menor población, con frecuencias menores que aquellas en conurbaciones que cuentan con Cercanías.

Ya que conecta poblaciones dentro de una misma Comunidad Autónoma (o entre Comunidades Autónomas contiguas) con frecuencias medias y bajas, y con ratios de cobertura desequilibrados, podría considerarse adecuado un mayor fomento de los servicios por carretera en este tipo de rutas (que, a diferencia de los ferroviarios, no reciben subvención estatal).



2.2. Aportaciones al transporte público terrestre metropolitano / regional consorciado

En el ámbito metropolitano, **el modo ferroviario** (considerando los servicios de Cercanías operados por Renfe, SFM en Mallorca, FGC en Cataluña, FGV en Comunidad Valenciana y ETS en País Vasco) **recibió algo más de mil millones €** en 2019. Se observa que la mayor parte de estas subvenciones recaen sobre la AGE, que es el principal emisor de fondos a los servicios operados por *Renfe*.

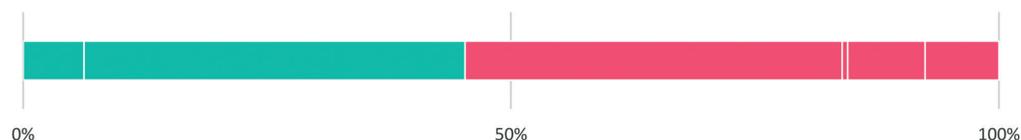
Por su parte, **el transporte público metropolitano por carretera recibe algo más de 900 millones €**. Aquí, el peso en la financiación recae sobre las Autoridades de Transporte Público (quien a su vez reciben fondos de, principalmente, las Comunidades Autónomas, además de las Entidades Locales, pero en ningún caso, directamente de la AGE)

Los servicios de transporte público por carretera reciben cerca del 45% de las subvenciones otorgadas por las diferentes Administraciones Públicas al transporte público metropolitano, por un 55% por parte de los servicios ferroviarios.

Cabe destacar que la mayor parte del gasto en subvencionar los costes de explotación de los servicios de transporte público de ámbito interurbano metropolitano se concentra en las principales áreas metropolitanas (como las de Madrid, Barcelona y Valencia), que suponen igualmente los principales focos emisores de demanda de viajeros y de población metropolitana.

A su vez, se observa que, exceptuando el ámbito metropolitano, el transporte interurbano por autobús se encuentra infra financiado respecto a los servicios metropolitanos; como se observa en el apartado 2.1, en la larga distancia no existen subvenciones, y en el regional las que se otorgan son de escasa cuantía. El modo ferroviario, en cambio, sí que recibe una financiación importante en el segmento de viajes interurbanos, tanto a nivel regional como metropolitano, principalmente desde el ámbito estatal.

Figura 8. Ratio de subvenciones al transporte público terrestre metropolitano, por modo. 2019

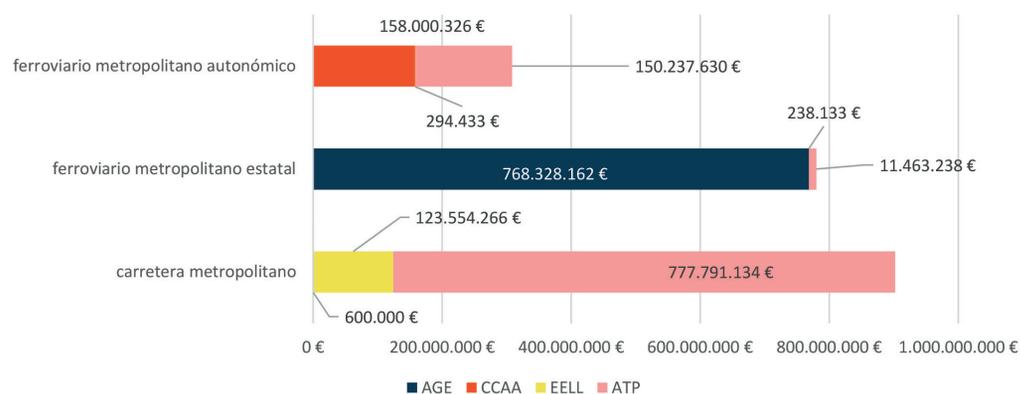


Los servicios de transporte público por **carretera** metropolitano incluyen servicios de transporte público entre distintas áreas urbanas, en el entorno de áreas metropolitanas consorciadas.

Los servicios de transporte público **ferroviario** interurbano metropolitano incluyen:

- servicios ferroviarios de Cercanías de titularidad estatal y en los que se incluyen los servicios de Cercanías y Cercanías Ancho Métrico operados por *Renfe*;
- servicios ferroviarios interurbanos de titularidad autonómica.

Figura 9. Subvenciones al transporte público terrestre interurbano metropolitano, por origen de financiación y modo de transporte



Servicios de transporte por carretera metropolitano

Las Autoridades de Transporte Público constituyen el ente mayoritario de financiación de las líneas de transporte público por carretera entre municipios a nivel metropolitano. Los datos mostrados en la *Figura 8* en materia de transporte público por carretera metropolitano incluyen los servicios metropolitanos de líneas de autobús entre municipios y en municipios secundarios (aquellos que no están incluidos en el *apartado 2.3*).

Sumando ambos conceptos, se observa que **el transporte público por carretera en el entorno urbano e interurbano metropolitano (en su conjunto) recibe cerca de 1,9 mil millones € en subvenciones. Esta cifra contrasta con el volumen aportado a las líneas de autobús interurbanas no metropolitanas (es decir, las de larga y media distancia), que recibieron menos de 160 millones € en concepto de transferencias corrientes en 2019.**

Tabla 1. Subvenciones a servicios de transporte por carretera interurbano metropolitano, por destino (CCAA) y origen de financiación

Servicios de transporte por carretera interurbano metropolitano en	Subvención recibida	Origen de financiación			
		de AGE	de CCAA	de ATP	de EELL
Andalucía	35.621.675 €	0 €	0 €	35.621.675 €	0 €
Aragón	1.571.816 €	0 €	0 €	1.571.816 €	0 €
Asturias	4.100.000 €	0 €	0 €	4.100.000 €	0 €
Islas Baleares	5.110.000 €	0 €	0 €	5.110.000 €	0 €
Canarias	43.878.298 €	0 €	0 €	43.878.298 €	0 €
Cantabria	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Castilla-La Mancha	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Castilla y León	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Cataluña	291.619.345 €	0 €	0 €	291.619.345 €	0 €
Comunidad Valenciana	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Extremadura	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Galicia	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
La Rioja	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Comunidad de Madrid	396.490.000 €	0 €	600.000 €	395.890.000 €	0 €
Región de Murcia	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Navarra	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
País Vasco	123.554.266 €	0 €	0 €	0 €	123.554.266 €
Total	901.945.400 €	0 €	600.000 €	777.791.134 €	123.554.266 €

En el *apartado 3.4* se muestra más información relativa a la financiación desde el marco de las Autoridades de Transporte Público.



Servicios de transporte ferroviario metropolitano

Tabla 2. Subvenciones a servicios de transporte ferroviario interurbano metropolitano de titularidad estatal y autonómica, por destino (CCAA) y origen de financiación

Servicios de transporte por carretera interurbano metropolitano en	Subvención recibida	de			
		AGE	CCAA	ATP	EELL
Andalucía	68.419.823 €	67.136.960 €	0 €	1.282.863 €	0 €
Aragón	3.546.820 €	3.546.820 €	0 €	0 €	0 €
Asturias	101.982.062 €	100.982.062 €	0 €	1.000.000 €	0 €
Islas Baleares	30.080.701 €	0 €	30.080.701 €	0 €	0 €
Canarias	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Cantabria	36.988.562 €	36.988.562 €	0 €	0 €	0 €
Castilla-La Mancha	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Castilla y León	7.905.292 €	7.705.292 €	200.000 €	0 €	0 €
Cataluña	280.839.710 €	178.492.000 €	20.266.935 €	82.080.775 €	0 €
Comunidad Valenciana	184.942.233 €	90.457.880 €	16.852.690 €	77.337.230 €	294.433 €
Extremadura	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Galicia	3.032.929 €	2.994.796 €	38.133 €	0 €	0 €
La Rioja	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Comunidad de Madrid	169.225.380 €	169.225.380 €	0 €	0 €	0 €
Región de Murcia	35.518.094 €	35.518.094 €	0 €	0 €	0 €
Navarra	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
País Vasco	166.080.316 €	75.280.316 €	90.800.000 €	0 €	0 €
Total	1.088.561.923 €	768.328.162 €	158.238.459 €	161.700.868 €	294.433 €

Las redes ferroviarias autonómicas discurren íntegramente por una determinada Comunidad Autónoma. Estas son: las redes de FGC (*Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*), FGV (*Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*), ETS (*Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca*) y SFM (*Serveis Ferroviaris de Mallorca*). Entre todas ellas, sumaron una subvención en concepto de transferencias corrientes que superó en 2019 los 320 millones de euros, provenientes de las comunidades autónomas y de las autoridades de transporte en su mayoría.

Los servicios de Cercanías también reciben financiación en concepto de subvenciones al déficit de explotación. En concreto, la AGE ha otorgado cerca de 770 millones € bajo dicho concepto (incluyendo 180 millones € para los servicios de Cercanías de competencia de la Generalitat de Cataluña).

Estas ayudas contrastan con las recibidas por el transporte público por carretera por parte de la AGE, que son inexistentes.



2.3. Aportaciones al transporte público terrestre urbano

Los Ayuntamientos tienen la capacidad de crear mecanismos para la prestación de servicios (mediante empresas públicas u otro tipo de entes), así como establecer impuestos complementarios para financiar el transporte público urbano.

Las principales partidas que subvencionan el déficit de explotación de los servicios ferroviarios urbanos (metro, tranvía o metro ligero) provienen de las Autoridades de Transporte Público (que se financian, mayoritariamente, a través de las Comunidades Autónomas con competencia territorial en cada entorno metropolitano, además de a través de partidas de gasto estatales y municipales). Adicionalmente, una parte del gasto está soportado por algunas Comunidades Autónomas, así como por Ayuntamientos y Cabildos Insulares (financiando el de Tenerife parte de los costes del sistema tranviario). En total, **en 2019 se destinaron más de 1,3 mil millones € para financiar los servicios ferroviarios urbanos.**

Los servicios de metro y metro ligero de la ciudad de Madrid (con algo más de 580 millones €) constituyen el principal receptor de este tipo de fondos, seguidos de la ciudad de Barcelona (con cerca de 370 millones €). Por su parte, los municipios andaluces con sistemas ferroviarios urbanos (Sevilla, Málaga y Granada) recibieron en su conjunto algo más de 130 millones € para financiar sus costes.

Por su parte, **los servicios urbanos por carretera analizados recibieron cerca de 1.100 millones € en 2019.** Esto es así, aún disponer de una oferta y una presencia considerablemente superior a la de los servicios ferroviarios (únicamente presentes en ciertas ciudades).

Los servicios de transporte público por carretera reciben cerca del 44% de las subvenciones otorgadas por las diferentes Administraciones Públicas al transporte público urbano, por un 56% por parte de los servicios ferroviarios.

Los principales emisores de financiación al transporte urbano colectivo por carretera son las Entidades Locales (mayoritariamente, los propios Municipios en los cuales se oferta el servicio) y las Autoridades de Transporte Público. Nótese que la *Figura 11* incluye las aportaciones de las ATP a los servicios urbanos por carretera de los municipios principales.

Adicionalmente, la **AGE** (a través del Ministerio de Hacienda, a partir de 2021 gestionado por Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) otorga una partida que ronda los **50 millones €** anuales a un conjunto de municipios (entre los que no se incluyen aquellos pertenecientes a áreas metropolitanas ya financiadas por la AGE para el transporte metropolitano) para sufragar parte de los costes de explotación de las líneas urbanas colectivas.

Figura 10. Ratio de subvenciones al transporte público terrestre urbano, por modo. 2019

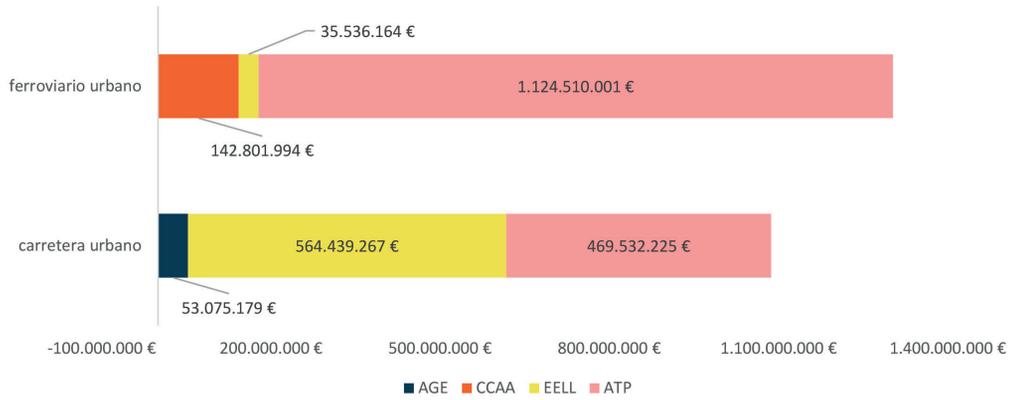


Los servicios de transporte público por **carretera** urbano incluyen las líneas de transporte urbano

colectivo que operan en los municipios que disponen de la competencia de dichos servicios;

Los servicios de transporte público **ferroviario** urbano incluyen las líneas de transporte urbano de metro, metro ligero o tranvía.

Figura 11. Subvenciones al transporte público urbano, por origen de financiación y modo de transporte



Por territorios a los que se destinan los fondos de transporte público, se han observado desigualdades importantes, en términos de dotaciones económicas medias por viajero transportado, y asimismo en términos de provisión de oferta de servicios.

La *Tabla 3* y la *Tabla 4* muestran, respectivamente, el volumen de subvenciones recibidas para los servicios urbanos por carretera y ferroviarios, en los municipios analizados, agregados por Comunidades Autónomas.



Servicios de transporte por carretera urbano

Aquellos **municipios de más de 50.000 habitantes se encuentran en la obligación de establecer servicios de transporte urbano** en su área territorial. Son los municipios quienes soportan la mayor parte de la carga de la financiación del transporte público por carretera a nivel urbano, estando transferidas algunas competencias a las Autoridades de Transporte Público (en relación con concesiones de carácter metropolitano, principalmente) o a las Comunidades Autónomas (en relación con algunas concesiones de carácter intrarregional, etc.). Los operadores de transporte en municipios con más de 50.000 habitantes soportan un gran volumen de costes operativos y de déficit estimado en la explotación de servicios de transporte público por carretera.

Tabla 3. Subvenciones a servicios de transporte por carretera urbano, por destino (CCAA) y origen de financiación

Servicios de transporte por carretera interurbano metropolitano en	Subvención recibida	Origen de financiación			
		de AGE	de CCAA	de ATP	de EELL
Andalucía	159.620.968 €	16.957.018 €	0 €	13.109.431 €	129.554.519 €
Aragón	56.938.338 €	7.099.995 €	0 €	0 €	49.838.343 €
Asturias	22.190.402 €	2.319.220 €	0 €	2.000.000 €	17.871.182 €
Islas Baleares	23.290.390 €	2.951.666 €	0 €	0 €	20.338.724 €
Canarias	23.770.671 €	2.337.500 €	0 €	83.835 €	21.349.336 €
Cantabria	10.738.533 €	1.252.987 €	0 €	0 €	9.485.545 €
Castilla-La Mancha	18.228.266 €	1.601.167 €	0 €	0 €	16.627.099 €
Castilla y León	43.748.531 €	4.785.163 €	0 €	0 €	38.963.368 €
Cataluña	215.859.919 €	4.473.419 €	0 €	167.460.000 €	43.926.501 €
Comunidad Valenciana	96.190.634 €	2.316.869 €	0 €	23.658.960 €	70.214.805 €
Extremadura	8.056.086 €	969.751 €	0 €	0 €	7.086.335 €
Galicia	34.234.266 €	3.828.009 €	0 €	0 €	30.406.257 €
La Rioja	2.689.000 €	823.218 €	0 €	0 €	1.865.782 €
Comunidad de Madrid	249.378.000 €	0 €	0 €	247.850.000 €	1.528.000 €
Región de Murcia	26.970.936 €	1.349.926 €	0 €	0 €	25.621.010 €
Navarra	14.874.230 €	0 €	0 €	0 €	14.874.230 €
País Vasco	80.267.503 €	9.273 €	0 €	15.370.000 €	64.888.230 €
Total	1.087.046.672 €	53.075.179 €	0 €	469.532.225 €	564.439.267 €

Se observó que, **en el caso del transporte público urbano por carretera, los ingresos por billetes financian algo menos del 53% del sistema, mientras que las subvenciones públicas constituyen una cifra superior al 47%**. El peso de las subvenciones públicas en la financiación del transporte público por carretera es, por tanto, vital. Analizando los costes operativos y el déficit por la prestación de los servicios se llegó a la conclusión de que la financiación del transporte en las grandes urbes debe alcanzar valores notablemente superiores a los del resto de municipios. Esto es debido a que las necesidades de financiación del transporte público de las ciudades crecen a un ritmo superior al propio crecimiento de sus barrios o distritos.



Servicios de transporte ferroviario urbano

En el estudio se han tenido en consideración los servicios ferroviarios de las siguientes ciudades españolas: Sevilla (con servicios de metro y de tranvía), Málaga, Granada, Zaragoza, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife (con un servicio tranviario que une a la ciudad con San Cristóbal de La Laguna), Barcelona (con servicios de metro y tranvía), Valencia (con servicios de metro y tranvía), Alicante, Madrid (con servicios de metro y metro ligero), Murcia, Bilbao (con servicios de metro y tranvía) y Vitoria.

Tabla 4. Subvenciones a servicios de transporte ferroviario urbano, por destino (CCAA) y origen de financiación

Servicios de transporte por carretera interurbano metropolitano en	Subvención recibida	de			
		AGE	CCAA	ATP	EELL
Andalucía	144.187.833 €	0 €	125.949.304 €	18.134.776 €	103.753 €
Aragón	13.030.000 €	0 €	0 €	0 €	13.030.000 €
Asturias	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Islas Baleares	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Canarias	12.883.091 €	0 €	0 €	3.548.100 €	9.334.991 €
Cantabria	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Castilla-La Mancha	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Castilla y León	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Cataluña	381.850.000 €	0 €	0 €	381.850.000 €	0 €
Comunidad Valenciana	106.165.340 €	0 €	16.852.690 €	77.337.230 €	11.975.420 €
Extremadura	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Galicia	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
La Rioja	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Comunidad de Madrid	602.330.000 €	0 €	0 €	602.330.000 €	0 €
Región de Murcia	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Navarra	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
País Vasco	42.401.895 €	0 €	0 €	41.309.895 €	1.092.000 €
Total	1.302.848.159 €	0 €	142.801.994 €	1.124.510.001 €	35.536.164 €

Analizando los ingresos tarifarios para cada sistema, y comparando el dato con el de subvención recibida, se observó que, **mientras que los sistemas de metro tienden a ser más eficientes en su explotación, los de tranvía o metro ligero disponen de ratios de cobertura tarifaria muy inferiores respecto a los de metro, y también respecto a los de las líneas de autobús**, tanto urbanas como interurbanas.

Según datos del INE, el transporte urbano ferroviario transportó casi 1,3 mil millones de viajeros, por 1,8 el transporte urbano por carretera. Con las cifras de subvenciones anteriores, se obtiene una ayuda por pasajero transportado de 0,6€/pasajero del transporte de carretera, por 1,02€/pasajero en el modo ferroviario, casi el doble.

2.4. Aportaciones al transporte público por CCAA

De los capítulos anteriores, se ha detectado que la **financiación por habitante resulta muy desigual en algunos casos según su lugar de residencia.**

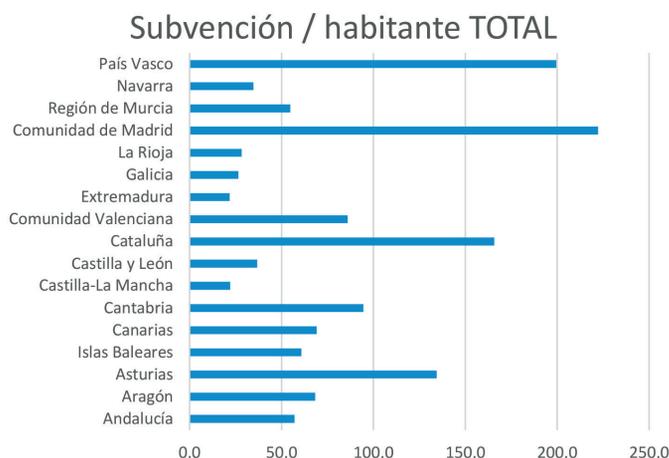
Tabla 5. Subvención por habitante según CC.AA, por modo y por ámbito

Subvención / habitante	TOTAL	POR MODO		POR ÁMBITO		
		CARRETERA	FERROCARRIL ¹	INTERURBANO	METROPOLITANO	URBANO
Andalucía	57,1	23,1	34,0	8,9	12,3	35,9
Aragón	68,4	47,0	21,3	11,9	3,9	52,7
Asturias	134,4	25,7	108,6	8,9	103,8	21,7
Islas Baleares	60,8	27,3	33,5	12,9	28,9	19,1
Canarias	69,1	54,4	14,6	33,1	19,6	16,4
Cantabria	94,5	22,3	72,2	12,8	63,3	18,4
Castilla-La Mancha	22,0	13,1	8,9	13,1	0,0	8,9
Castilla y León	36,8	24,6	12,2	15,2	3,3	18,3
Cataluña	165,7	70,5	95,3	13,2	74,6	77,9
Comunidad Valenciana	86,0	19,5	66,6	9,3	36,7	40,1
Extremadura	21,8	12,9	8,9	14,2	0,0	7,6
Galicia	26,6	16,6	10,0	12,7	1,1	12,7
La Rioja	28,3	19,4	8,9	19,8	0,0	8,5
Comunidad de Madrid	222,3	97,2	125,0	8,9	85,2	128,2
Región de Murcia	54,8	22,4	32,4	13,5	23,5	17,9
Navarra	34,7	25,9	8,9	12,2	0,0	22,5
País Vasco	199,5	94,9	104,6	10,2	133,0	56,3
Total	105,2	45,6	59,7	12,2	42,3	50,8

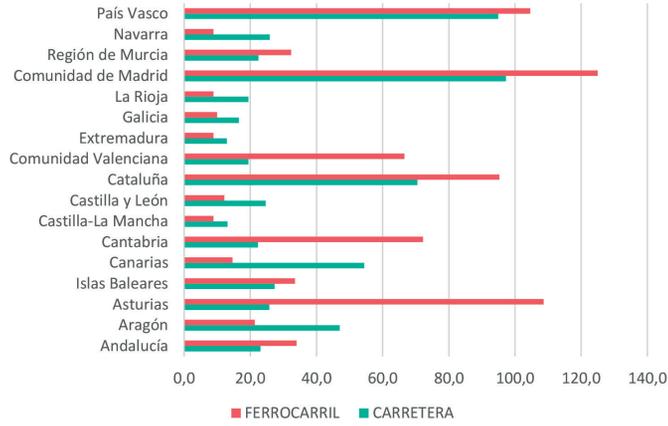
Comunidad de Madrid, País Vasco y Cataluña, destacan sobre le resto de comunidades en cuanto a subvenciones por habitante, siendo estas el doble aproximadamente que la media del estado, y suponiendo entre 4 y 6 veces superior a la mayoría de las comunidades.

Por modos, el ferrocarril tiende a recibir una mayor subvención que el modo por carretera en la gran mayoría de comunidades, en especial en aquellas en las que existe transporte ferroviario urbano.

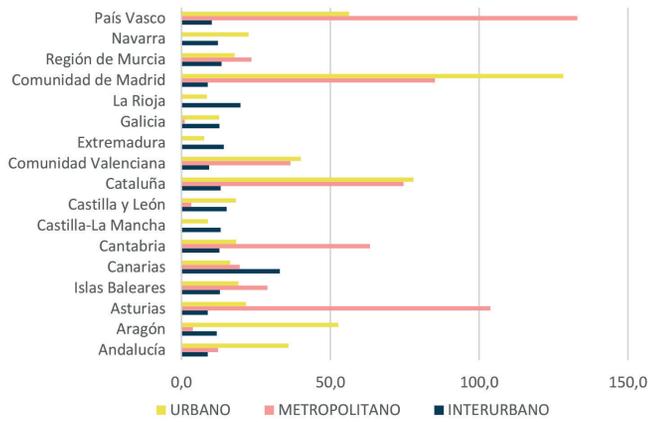
Por último, en relación al ámbito de actuación, se observa que el interurbano queda muy retrasado comparado con los ámbitos urbanos y metropolitanos, recibiendo de media, 4 veces menos subvenciones que los otros dos ámbitos.



Subvención / habitante POR MODO



Subvención / habitante POR ÁMBITO



5 En el caso de la subvención interurbana de larga y media del ferrocarril se ha considerado proporcional a la población de cada CC.AA, por no poder desagregarse su imputación por comunidad.

3. ORIGEN DE LA FINANCIACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO

Las diferentes Administraciones Públicas aportaron, en concepto de transferencias corrientes, algo menos de 5 mil millones € al transporte público terrestre en España (incluyendo a las Autoridades de Transporte Público como ente receptor de fondos).

Por nivel de Administración Pública

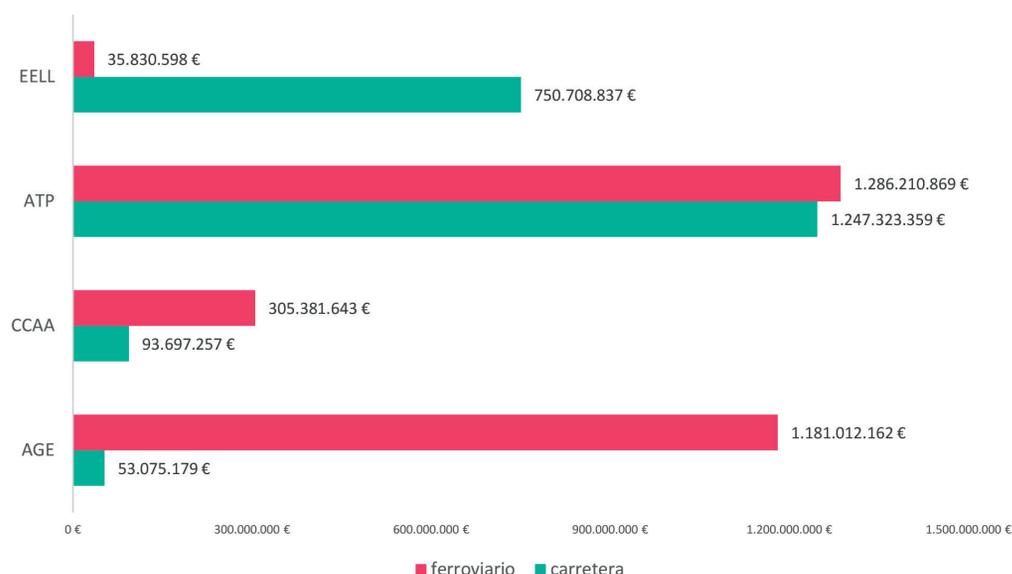
Los niveles administrativos considerados son:

- **Administración General del Estado (AGE);**
- **Comunidades Autónomas (CCAA);**
- **Entidades Locales (EELL),** que incluyen Municipios, Diputaciones provinciales, Cabildos Insulares, Consejos Insulares, Comarcas y Mancomunidades de Municipios.

En cuanto al origen de los fondos, la participación de cada Administración es desigual. Incluyendo el montante destinado a las diferentes ATPs de cada comunidad, el grueso de las subvenciones recae sobre las Comunidades Autónomas, con casi 3 mil millones € (60% del total), mientras que el Estado aporta más de 1,2 mil millones € (25% del total). El resto se reparte entre los Ayuntamientos y otras Entidades Locales (Cabildos, Diputaciones Provinciales, etc.).

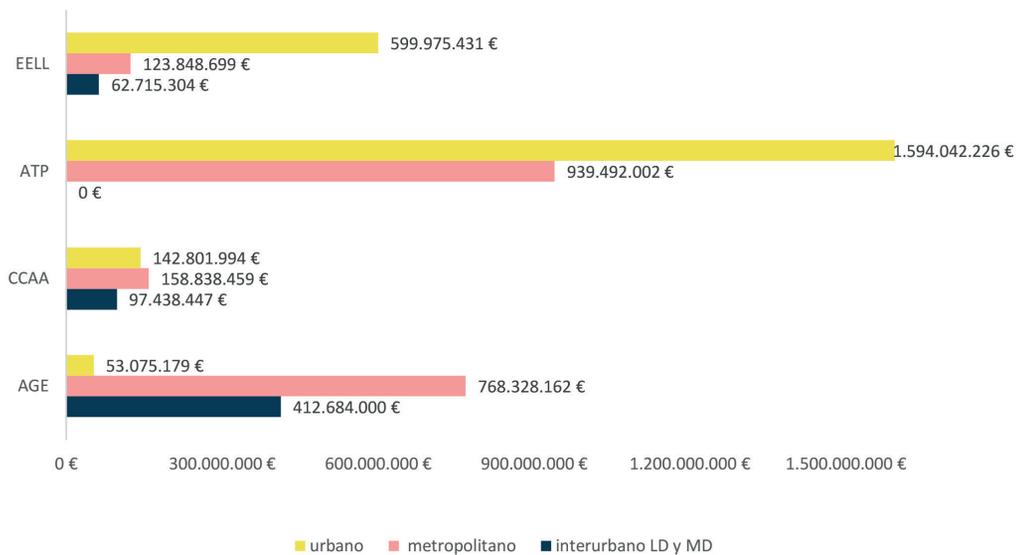
La dedicación presupuestaria de cada nivel de la Administración Pública por modos de transporte igualmente difiere.

Figura 12. Subvenciones por origen de financiación directa y modo de transporte. 2019



La Administración General del Estado subvenciona mayoritariamente de manera directa el sistema ferroviario, dedicando a los diferentes servicios ferroviarios cerca de 1,2 mil millones € anuales (monto que no incluye las inversiones públicas en infraestructuras). El apoyo principal al autobús recae de forma muy mayoritaria (en más de un 60% del total recibido) sobre las Autoridades de Transporte Público, cuya principal fuente de financiación son las Comunidades Autónomas, seguido de los Ayuntamientos y otras Entidades Locales.

Figura 13. Subvenciones por origen de financiación directa y ámbito territorial. 2019



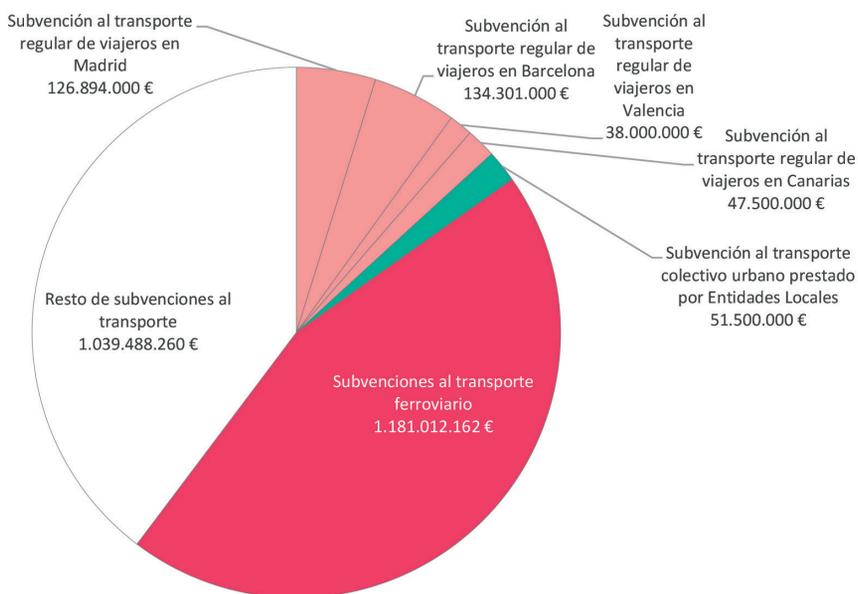
Por ámbitos territoriales, el transporte urbano es subvencionado mayoritariamente por las entidades locales, pero principalmente por las Autoridades de Transporte Público quienes, además, son la fuente de financiación principal del transporte metropolitano.

3.1. Papel de la Administración General del Estado en la financiación del transporte público terrestre

La Administración General del Estado, por medio de los Presupuestos Generales del Estado (PGE), destina parte del gasto en concepto de transferencias corrientes a subvencionar el transporte. En el año 2019, el conjunto de dichas partidas ascendió a algo más de 2,5 mil millones €.

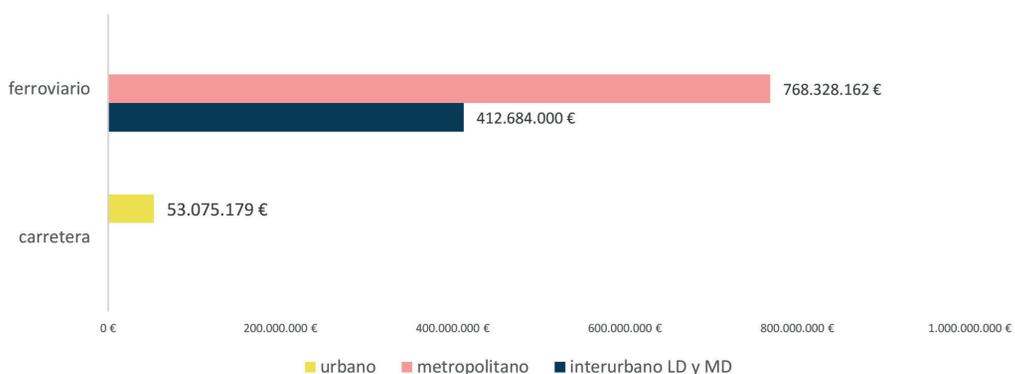
La principal partida de gasto se dedicó a subvencionar los costes de explotación del transporte ferroviario (interurbano de media distancia y metropolitano). Esto supuso cerca del 47% del gasto mostrado en la Figura 14. Un 2% se dedicó al transporte urbano colectivo, mientras que un 9% se repartió entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona, la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia y el Gobierno Canario. El restante 42% de dedicó a otros modos de transporte, principalmente el transporte marítimo y aéreo.

Figura 14. Distribución de subvenciones al transporte desde la AGE. 2019



La Figura 15 muestra las subvenciones directas (con lo que no se incluye aquí el gasto final de las transferencias realizadas al CRTM, a la ATMB, a la ATMV y al Gobierno Canario) otorgadas por la AGE a los distintos modos de transporte en función del ámbito territorial.

Figura 15. Subvenciones directas al transporte público desde la Administración General del Estado, por ámbito y modo. 2019



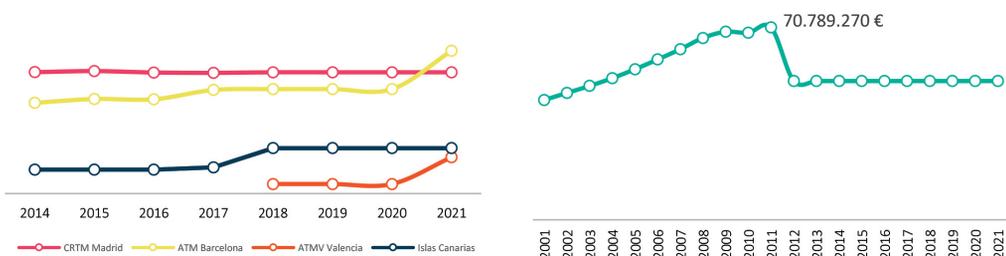
Para el año 2019, la AGE contempló un volumen de subvenciones por déficit de explotación de casi 1,2 mil millones € para los servicios de Media Distancia y Cercanías (incluyendo ancho ibérico y métrico y los servicios transferidos a ciertas Comunidades Autónomas).

El gasto en sufragar el déficit de explotación en líneas de transporte urbano colectivo recayó, en 2019, en un total de 93 Municipios (no pertenecientes a Canarias ni a las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona y Valencia, que reciben otras partidas estatales). Esta subvención se otorga considerando una serie de criterios (déficit tarifario, criterios medioambientales, demanda y longitud de red) con diferentes pesos (constituyendo el déficit tarifario el criterio principal, con un peso del 85%). Ponderando la subvención recibida por habitante, se observó que:

Mientras que la subvención estatal en las 93 Entidades Locales mencionadas se situó, en 2019, en los 4 €/habitante, la subvención estatal en el área metropolitana de Barcelona fue de 25,5 €/habitante, en Canarias de 21,5 €/habitante, en Valencia de 19,6 €/habitante y en Madrid de unos 18 €/habitante.

Del mismo modo, se observó la evolución de las partidas al transporte colectivo urbano y al transporte regular en Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias ha sido desigual: mientras en el primer caso se ha estancado tras su caída tras la crisis financiera, en el segundo se encuentra en sus máximos históricos.

Figura 16. Evolución del gasto estatal al CRTM, a la ATMB, a la ATMV, a Canarias y al transporte colectivo urbano





3.2. Papel de las Comunidades Autónomas en la financiación del transporte público terrestre

Mientras que la AGE (a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) dispone de la titularidad de las líneas de transporte regular de viajeros por carretera que discurren entre Comunidades Autónomas (integradas en 80 concesiones VAC) y de los servicios ferroviarios operados por *Renfe* en todas sus modalidades (Larga Distancia, Media Distancia, Cercanías), **las Comunidades Autónomas** (la mayoría de las cuales tienen en vigor una Ley de Transporte Urbano y Metropolitano) **disponen de la titularidad de las líneas de transporte regular de viajeros por carretera que discurren dentro de las propias Comunidades Autónomas**. Es interesante resaltar, dentro de la disparidad de situaciones, que incluso ciertas Comunidades Autónomas financian algunas concesiones de ámbito estatal, aunque sea sólo el tramo que circula dentro del territorio autonómico en cuestión.

Contrario a lo que ocurre con las concesiones de líneas de viajeros por carretera de titularidad estatal, aquellas de titularidad autonómica sí reciben subvenciones por déficit de explotación de forma mayoritaria. La red de transporte público por carretera autonómica tiene una demanda de unos 175 millones de viajeros al año y, aún funcionando de manera diferente según la Comunidad Autónoma, constituye un papel fundamental en la vertebración territorial de España, dando un servicio público a áreas más o menos dispersas. Es por ello por lo que la financiación por parte de las administraciones públicas al transporte público interurbano por carretera juega un papel fundamental en el desarrollo regional.

Adicionalmente, **algunas Comunidades Autónomas (Islas Baleares, Cataluña, Comunidad Valenciana y País Vasco) disponen de servicios propios ferroviarios**; que se incluyen bajo el ámbito interurbano metropolitano en el presente estudio.

La *Figura 17* muestra el volumen de subvenciones directas a los modos de transporte y ámbitos territoriales considerados. No se incluye, aquí, la cuantía aportada a las diferentes Autoridades de Transporte Público, que se expone con detalle en el apartado 3.4. Se observa que las subvenciones directas, en concepto de transferencias corrientes, son superiores hacia el modo ferroviario (unos 300 millones €) respecto al modo por carretera (unos 100 millones € en 2019).

Por su parte, las CCAA son el principal ente financiador de las Autoridades de Transporte Público, habiendo aportado unos 1,7 mil millones en 2019. Este volumen de aportaciones (que constituye cerca de un tercio de la financiación en el conjunto de España al transporte público terrestre) es muy dispar en función de cada Comunidad Autónoma (obsérvese la *Figura 18*, que muestra el volumen de subvenciones por cada Comunidad Autónoma ponderado por el número de habitantes).

Nótese que incluye el gasto directo por CCAA, y que, en algunas CCAA el peso de las Diputaciones Provinciales y de los Cabildos o Consejos Insulares o Mancomunidades tiene un peso específico relevante en la financiación del transporte público (como se observa en el *apartado 3.3*).



Figura 17. Subvenciones directas al transporte público desde las Comunidades Autónomas, por ámbito y modo. 2019

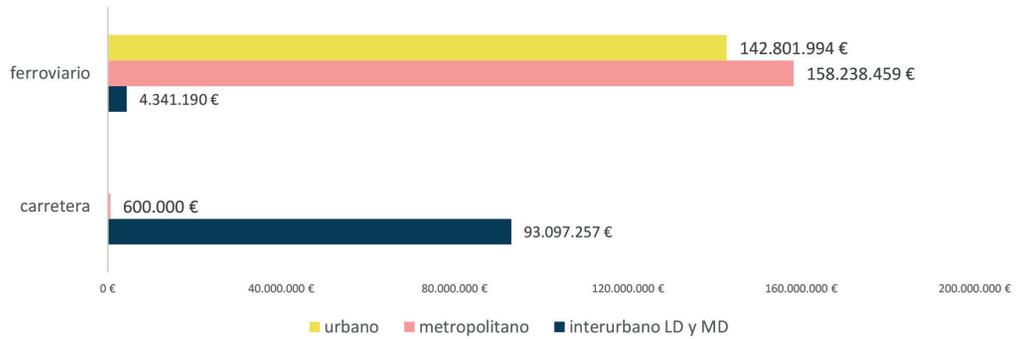
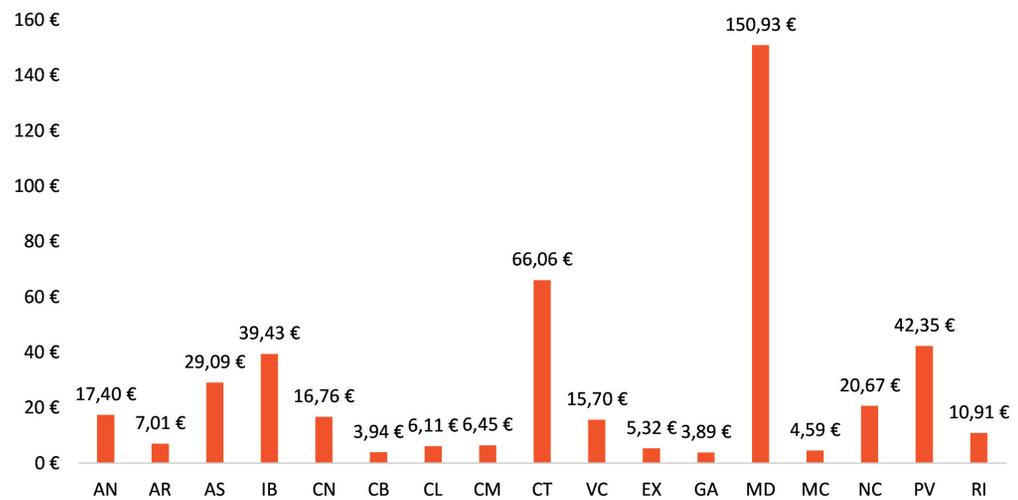


Figura 18. Subvenciones por población al transporte público desde cada Comunidad Autónoma⁶. 2019



⁶ Andalucía (AN), Aragón (AR), Principado de Asturias (AS), Islas Baleares (IB), Canarias (CN), Cantabria (CB), Castilla y León (CL), Castilla-La Mancha (CM), Cataluña (CT), Comunidad Valenciana (VC), Extremadura (EX), Galicia (GA), Comunidad de Madrid (MD), Región de Murcia (MC), Comunidad Foral de Navarra (NC), País Vasco (PV), La Rioja (RI).

3.3. Papel de las Entidades Locales en la financiación del transporte público terrestre

Los Ayuntamientos tienen la capacidad de crear mecanismos para la prestación de servicios (mediante empresas públicas u otro tipo de entes y consorcios), así como establecer impuestos complementarios para financiar el transporte público urbano. Aquellos Municipios de más de 50.000 habitantes se encuentran en la obligación de establecer servicios de transporte urbano en su área territorial.

Es con ello que **el principal gasto de las Entidades Locales se dedica a sufragar el déficit de explotación de los servicios de transporte urbano colectivo por carretera** (casi 550 millones € desde los Ayuntamientos y casi 15 millones € desde el resto de EELL en 2019).

Nótese que, con respecto al alcance del estudio, se consideran Entidades Locales (además de a los Municipios) a las Diputaciones provinciales, los Cabildos Insulares, los Consejos Insulares, las Comarcas y las Mancomunidades de Municipios.

Adicionalmente, **las Entidades Locales desempeñan un papel fundamental en la financiación del transporte metropolitano**, siendo la segunda AAPP (por detrás de las CCAA) en volumen de transferencias corrientes aportadas a las Autoridades de Transporte Público: más de 600 millones € en 2019.

Figura 19. Subvenciones directas al transporte público desde los Ayuntamientos, por ámbito y modo. 2019

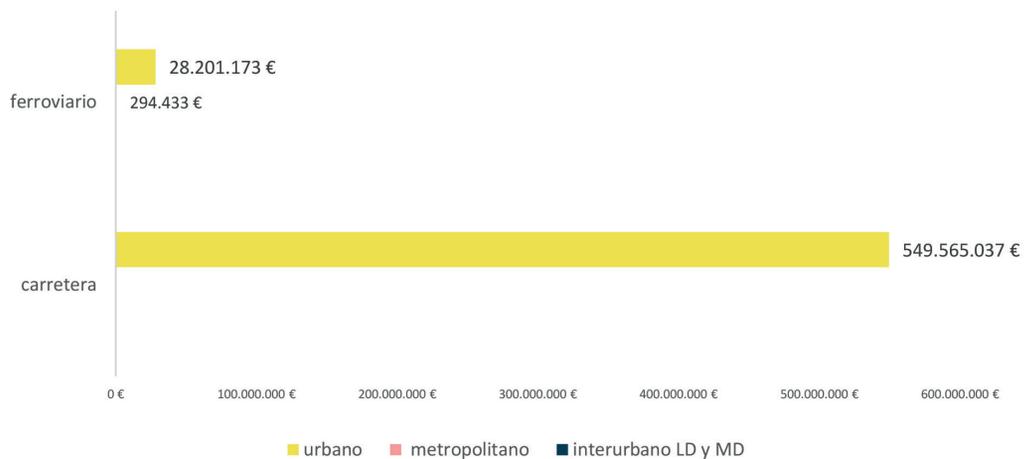
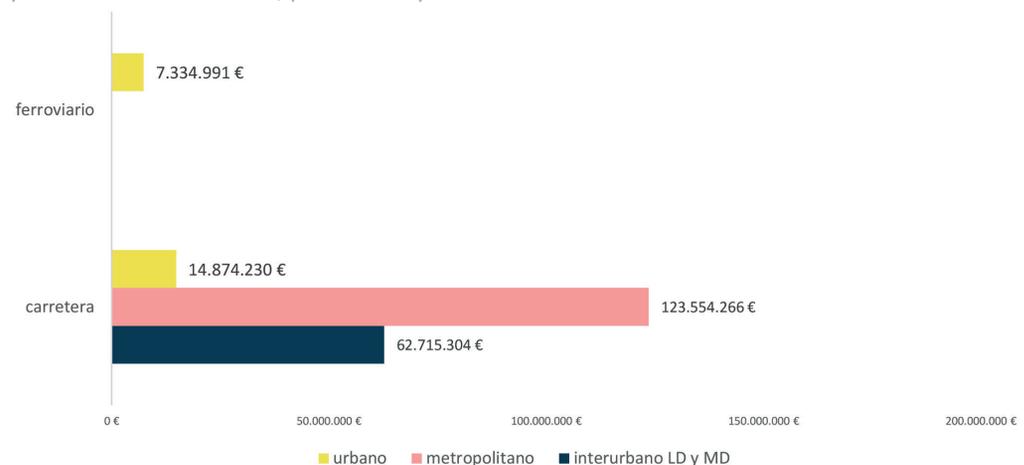


Figura 20. Subvenciones directas al transporte público desde Diputaciones Provinciales, Cabildos y otras Entidades Locales, por ámbito y modo. 2019



3.4. Papel de las Autoridades de Transporte Público en la financiación del transporte público terrestre

El transporte metropolitano es el principal receptor de fondos para el apoyo del transporte público regular; sin embargo, las diferentes Autoridades de Transporte Público (ATP) reciben niveles de financiación muy dispares. El ámbito territorial de las 22 ATP constituidas abarca una población de unos 26,8 millones de habitantes, lo que supone aproximadamente el 60% de la población total española.

Las subvenciones recibidas por las Autoridades de Transporte Público ascienden a unos 2,6 millones €, siendo las Comunidades Autónomas las Administraciones Públicas que participan en una mayor cuantía en este gasto. Por su parte, las diferentes Entidades Locales participan en la financiación, en concepto de transferencias corrientes, a las ATP en unos 600 millones €, mientras que la AGE aportó (al CRTM, a la ATMB, a la ATMV y, a través del Gobierno Canario, a la AUTGC) unos 300 millones € en 2019.

Figura 21. Subvenciones recibidas por las Autoridades de Transporte Público, por origen de financiación. 2019

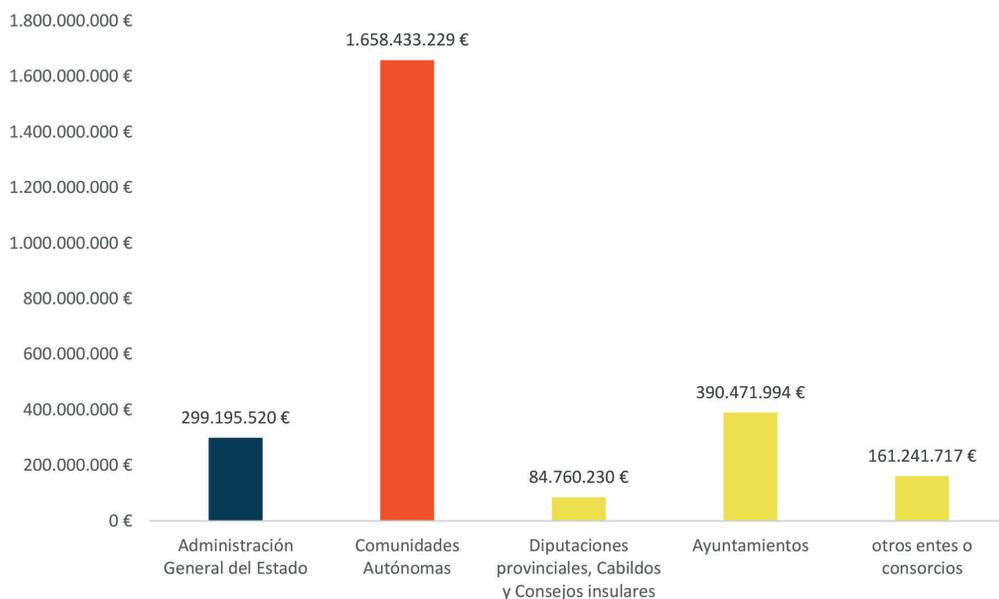
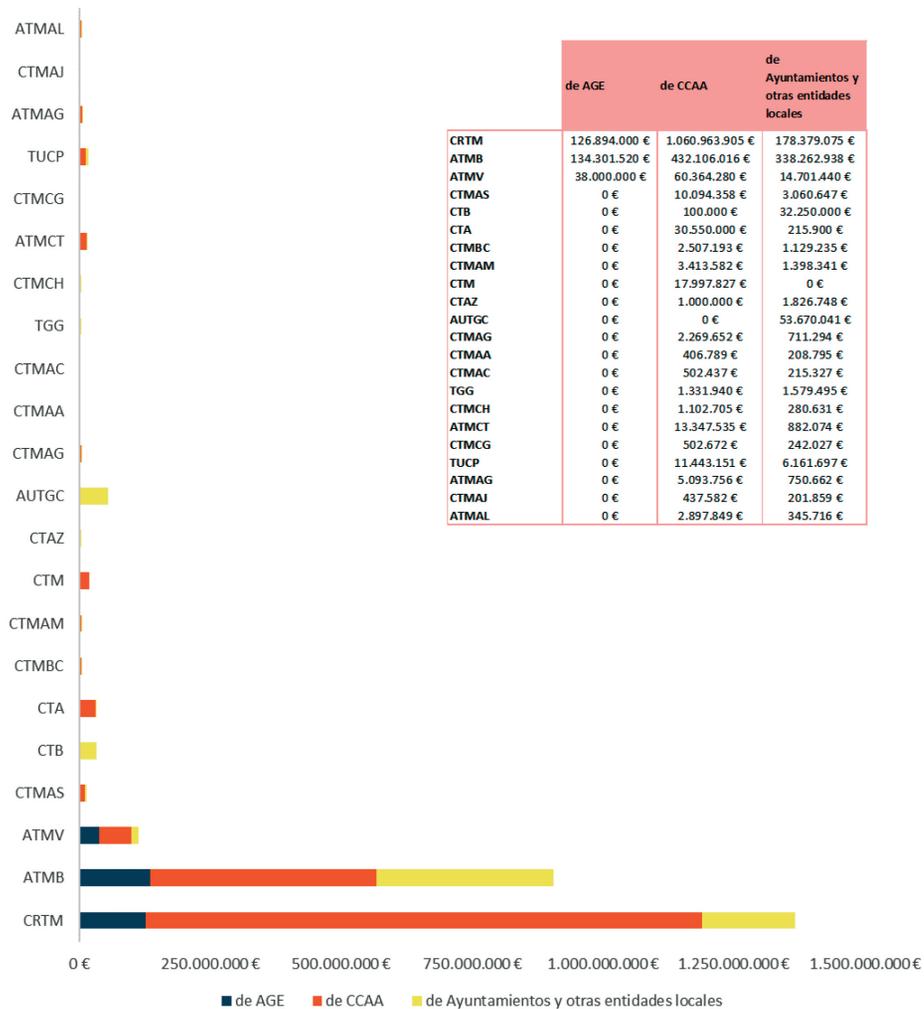


Figura 22. Subvenciones recibidas por cada Autoridad de Transporte Público⁷ (orden creciente de población metropolitana), por origen de financiación. 2019



El grueso de las subvenciones al transporte público lo reciben las áreas metropolitanas, y son las Comunidades Autónomas las que soportan mayoritariamente este gasto. El Estado también dedica la mayoría de sus aportaciones a los sistemas metropolitanos, aunque la distribución entre este ámbito y el ámbito regional no está tan desequilibrada: el 25,6% de la subvención del Estado se dirige al transporte regional, mientras que el 74,4% al transporte metropolitano y urbano. Es cierto que la mayor parte de los viajeros se registran en el ámbito metropolitano (83,3% del total), pero la oferta no alcanza esta proporción: en estos ámbitos el servicio supone el 67,4% del total ofertado.

7 Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM); Autoridad de Transporte Metropolitano del Área de Barcelona (ATMB); Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV); Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria (AUTGC); Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB); Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (CTMAS); Consorcio de Transportes de Asturias (CTA); Consorcio de Transportes de Mallorca (CTM); Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada (CTMAG); Transporte Urbano Comarcal de Pamplona (TUCP); Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (CTMAM); Autoridad Territorial de la Movilidad del Camp de Tarragona (ATMCT); Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz (CTMBC); Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ); Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Girona (ATMAG); Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa (TGG); Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Lleida (ATMAL); Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva (CTMCH); Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería (CTMAA); Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén (CTMAJ); Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (CTMAC); Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar (CTMG).

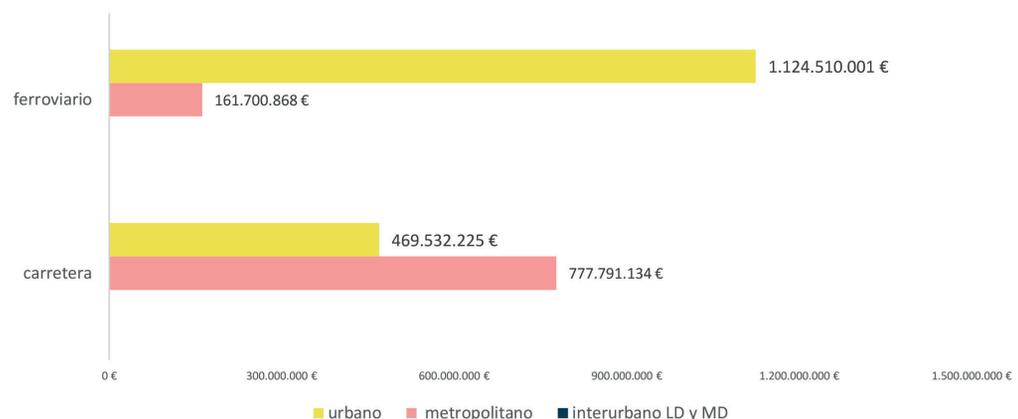
Más de un 80% del gasto emitido a las ATP se concentra en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona (que suponen algo más del 48% del total poblacional y cerca del 70% del total de viajeros). Estas dos áreas metropolitanas, junto con Valencia y Gran Canaria son, además, las únicas que reciben aportaciones estatales. Las áreas metropolitanas que reciben fondos estatales son además las mejor subvencionadas en valor absoluto. Nótese que, aunque la AGE no aporte subvenciones al resto de Autoridades de Transporte Público, sí financia el transporte interurbano metropolitano (en concreto, el ferroviario, a través de los servicios de Cercanías de titularidad estatal), así como (en menor medida) el transporte urbano colectivo de ciertos municipios.

Realizando una ponderación de las subvenciones recibidas por cada ATP en función de la población correspondiente al ámbito de estudio de cada una, se observó que no existe una clara correlación entre el volumen de población de las áreas metropolitanas con su nivel de financiación normalizada por habitante; siendo las ATP con financiación estatal las que más fondos reciben del conjunto de las Administraciones Públicas por habitante (cerca de 200 € el CRTM, 153 € la ATMB, unos 100 € la AUTGC y 62 € por habitante la ATMV). Además, algunos de los principales entornos metropolitanos (como los de Sevilla, Zaragoza o Málaga) se encuentran peor financiados que otros de similar población (como los de Valencia, Bilbao o Las Palmas).

Realizando la ponderación por oferta (vehículo-km) de servicios de transporte público, se observó que las áreas metropolitanas de Barcelona (3 €/veh-km), seguida de las de Madrid y Valencia reciben las mayores subvenciones en función de su oferta de transporte público. Del mismo modo, las áreas metropolitanas de Sevilla, Zaragoza o Málaga reciben menos financiación que Valencia, Bilbao o Las Palmas en relación a la oferta de servicios de transporte público.

Por otro lado, contabilizando el presupuesto con el que cuentan las Autoridades de Transporte Público (principalmente compuesto por las transferencias corrientes recibidas de las CCAA, las EELL y la AGE, y por ingresos tarifarios), parte del mismo se dedica a cubrir costes de explotación de los diferentes modos de transporte urbano e interurbano. La Figura 23 muestra las subvenciones recibidas por los distintos modos por parte de las ATP. Se observa que **el gasto está muy repartido entre el modo ferroviario (casi 1,3 mil millones € en 2019) y el autobús (más de 1,2 mil millones €)**. La principal de gasto en servicios ferroviarios se concentra en los entornos urbanos (esto se entiende considerando que el ámbito interurbano metropolitano se encuentra ya financiado de forma directa, principalmente por la AGE). En el caso de los servicios por carretera, unos 460 millones € fueron destinados en 2019 por las ATP en las líneas urbanas de los principales Municipios; así como unos 770 millones € en líneas interurbanas y urbanas secundarias.

Figura 23. Subvenciones directas al transporte público desde las Autoridades de Transporte Público, por ámbito y modo. 2019



Anexo I. BASE DE DATOS Y FUENTES BIBLIOGRAFICAS

A continuación, se muestran todas las partidas, cantidades, y fuentes que se han tenido en cuenta para la elaboración de este estudio.

Administración General del Estado

De acuerdo con los Presupuestos Generales del Estado y los Presupuestos Generales de las Comunidades Autónomas para 2019, junto con las cuentas anuales del Grupo Renfe, la Administración General del Estado destinó en 2019:

- 126.894.000 € al Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- 134.301.520 € a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona
- 38.000.000 € a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia
- 11.473.000 € a la Autoridad Única Transporte Gran Canaria (vía Cabildo de Gran Canaria)

Además, se destinaron las siguientes partidas a subvencionar el transporte colectivo urbano por carretera:

- 374.617,18 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Albacete
- 143.993,81 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Alcoy
- 1.221.706,68 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Alicante
- 264.397,93 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Benidorm
- 347.200,91 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Elche
- 29.104,34 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Elda
- 101.328,25 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Torrevieja
- 516.317,22 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Almería
- 44.097,12 € a Subvención a transporte colectivo urbano - El Ejido
- 168.580 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Ávila
- 514.713,84 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Badajoz
- 83.933,68 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Mérida
- 2.951.666,14 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Palma
- 139.548,45 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Granollers
- 156.627,08 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Manresa
- 351.001,02 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Mataró
- 93.073,79 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Mollet del Vallés
- 822.996,59 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Sabadell
- 124.153,27 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Sant Cugat del Vallés
- 961.833,67 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Terrasa
- 61.878,07 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Vilanova i la Geltrú
- 980.770,72 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Burgos
- 54.020,99 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Miranda de Ebro
- 371.103,04 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Cáceres
- 141.597,66 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Algeciras
- 844.621,54 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Cádiz
- 118.907,61 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Chiclana de la Frontera
- 384.619,57 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Jerez de la Frontera
- 58.486,78 € a Subvención a transporte colectivo urbano - La Línea de la Concepción
- 156.327,27 € a Subvención a transporte colectivo urbano - El Puerto de Santa María
- 43.145,42 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Rota
- 76.641,46 € a Subvención a transporte colectivo urbano - San Fernando
- 109.876,33 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Sanlúcar de Barrameda
- 209.136,61 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Castellón de la Plana

- 137.958,38 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Ciudad Real
- 80.255,91 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Puertollano
- 1.350.673,9 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Córdoba
- 33.643,79 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Lucena
- 1.524.374,42 € a Subvención a transporte colectivo urbano - A Coruña
- 437.174,28 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Santiago de Compostela
- 125.320,12 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Cuenca
- 229.100,74 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Girona
- 44.105,95 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Lloret de Mar
- 48.066,57 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Almuñécar
- 2.015.480,58 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Granada
- 27.734,69 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Motril
- 302.261,69 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Guadalajara
- 9.272,64 € a Subvención a transporte colectivo urbano - San Sebastián
- 391.426,95 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Huelva
- 29.272,34 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Huesca
- 375.133,11 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Jaén
- 115.859,86 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Linares
- 308.326,41 € a Subvención a transporte colectivo urbano - León
- 162.167,52 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Ponferrada
- 318.715,37 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Lleida
- 823.217,87 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Logroño
- 217.872,08 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Lugo
- 40.215,71 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Benalmádena
- 48.713,05 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Estepona
- 98.151,13 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Fuengirola
- 3.514.338,46 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Málaga
- 43.873,43 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Rincón de la Victoria
- 87.033,57 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Vélez-Málaga
- 34.448,02 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Torremolinos
- 427.826,05 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Cartagena
- 65.434,48 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Lorca
- 159.684,21 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Molina de Segura
- 696.981,18 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Murcia
- 374.226,62 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Ourense
- 1.294.323,7 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Gijón
- 93.740,81 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Mieres
- 931.155,58 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Oviedo
- 199.460,22 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Palencia
- 1.274.361,93 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Vigo
- 938.314 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Salamanca
- 76.662,98 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Castro-Urdiales
- 1.100.657,73 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Santander
- 75.666,5 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Torrelavega
- 269.117,13 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Segovia
- 67.863,29 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Dos Hermanas
- 6.108.803,37 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Sevilla
- 60.920,6 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Utrera
- 45.733,97 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Soria
- 21.634,5 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Cambrils
- 250.592,58 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Reus
- 821.259,33 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Tarragona
- 76.898,09 € a Subvención a transporte colectivo urbano - El Vendrell
- 89.071,85 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Teruel
- 100.539,65 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Talavera de la Reina
- 480.213,73 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Toledo
- 1.658.671,68 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Valladolid

- 6.981.651,06 € a Subvención a transporte colectivo urbano - Zaragoza
- 181.887,16 € a Subvención a transporte colectivo urbano – Melilla
- 511.500 € a fomento del transporte público regular de viajeros - a Cabildo El Hierro
- 1.421.750 € a fomento del transporte público regular de viajeros - a Cabildo La Palma
- 704.000 € a fomento del transporte público regular de viajeros - a Cabildo La Gomera
- 8.090.500 € a fomento del transporte público regular de viajeros - a Cabildo Tenerife
- 2.337.500 € a fomento del transporte público regular de viajeros - a Ayuntamientos Tenerife
- 1.490.500 € a fomento del transporte público regular de viajeros - a Cabildo Fuerteventura
- 1.471.250 € a y fomento del transporte público regular de viajeros - a Cabildo Lanzarote

En cuanto al modo ferroviario, se destinaron las siguientes partidas:

- 25.862.000 € a Media Distancia Avant
- 331.640.000 € a Media Distancia convencional
- 55.182.000 € a Media Distancia (Cataluña)
- 178.492.000 € a Cercanías Barcelona
- 169.225.380 € a Cercanías Madrid
- 43.880.280 € a Cercanías Asturias
- 13.519.260 € a Cercanías Santander
- 45.859.860 € a Cercanías Sevilla
- 11.629.720 € a Cercanías Cádiz
- 9.647.380 € a Cercanías Málaga
- 90.457.880 € a Cercanías Valencia
- 31.292.960 € a Cercanías Murcia
- 38.237.540 € a Cercanías Bilbao
- 28.805.120 € a Cercanías San Sebastián
- 8.237.656 € a Cercanías ancho métrico País Vasco
- 3.546.820 € a Cercanías Zaragoza
- 2.994.796 € a Cercanías ancho métrico Galicia
- 57.101.782 € a Cercanías ancho métrico Asturias
- 23.469.302 € a Cercanías ancho métrico Cantabria
- 7.705.292 € a Cercanías ancho métrico Castilla y León
- 4.225.134 € a Cercanías ancho métrico Murcia

Fuentes:

<https://www.sepg.pap.hacienda.gob.es/sitios/sepg/es-ES/Presupuestos/PGE/PresupuestosEjerciciosAnteriores/Paginas/Ejercicio2019.aspx>

<https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Areas%20Tematicas/Administracion%20Electronica/OVEELL/Paginas/Transporte.aspx>

<https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/informacion-economica-y-de-actividad/cuentas-anuales-gruporenfe>

Comunidades autónomas

Andalucía

De acuerdo con los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 2019, la Consejería de Fomento y Vivienda, mediante transferencias corrientes destinó:

- 10.094.358 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (CTMAS)
- 2.269.652 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada (CTMAG)
- 3.413.582 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (CTMAM)

- 2.507.193 € al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz (CTMBC)
- 502.672 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar (CTMG)
- 1.102.705 € al Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva (CTMCH)
- 406.789 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería (CTMAA)
- 437.582 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén (CTMAJ)
- 502.437 € al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (CTMAC)
- 78.305.423 € al transporte urbano ferroviario Málaga
- 47.543.881 € al transporte urbano ferroviario Sevilla
- 100.000 € al transporte urbano ferroviario de Granada

También, destinó 1.918.367€ en materia de transporte aéreo a empresas privadas.

La Consejería de Educación destinó, además, prestaciones individualizadas al transporte escolar por una cantidad de 11.300.000€.

Fuente:

https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/planif_presup/presupuesto2019/estado/servicios/servicios.pdf

Aragón

De acuerdo con la ORDEN HAP/2068/2018, los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Aragón para el año 2019, consideraba automáticamente prorrogados los presupuestos del ejercicio inmediato anterior, por lo que, a efectos de este estudio, se consideran los presupuestos oficiales de 2018.

De acuerdo con dichos presupuestos, el Gobierno de Aragón destinó:

- 4.331.190 € a Media Distancia convencional
- 3.985.997 € a servicios por carretera Aragón
- 1.000.000 € al Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ)

También, destinó 1.950.000€ en materia de transporte aéreo y 16.166.589 € en prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuentes:

<http://www.boa.aragon.es/cgi-bin/EBOA/BRSCGI?CMD=VEROBJ&MLKOB=1054296623535&type=pdf>

https://www.aragon.es/documents/20127/674325/Ingresos_y_Gastos_2018.pdf/7340d99d-78f2-3e18-e7e3-cc6eb3c3e244

Asturias

De acuerdo con Estado de ingresos y gastos del Presupuesto de la Junta General, del Gobierno y de la Administración y de los órganos auxiliares del Principado de Asturias, se destinó, para el año 2019:

- 30.550.000 € al Consorcio de Transportes de Asturias (CTA)

Fuente: <https://tematico.asturias.es/presupuestos/2019/Presupuestos/TOMO%20I/02.pdf>

Baleares

De acuerdo con el Presupuesto General del Gobierno de las Islas Baleares, se destinaron, para el año 2019:

- 30.080.701 € a Serveis Ferroviaris de Mallorca

- 17.997.827 € al Consorcio de Transportes de Mallorca (CTM)

También, destinó 11.193.973 € en prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: http://pressuposts.caib.es/www/ant/pr2019/archivos/menu_tom3_d.html

Canarias

Las partidas de financiación de la Comunidad Autónoma de Canarias están ya consideradas en las partidas de los Presupuestos Generales del Estado.

Cantabria

De acuerdo con el Presupuesto General del Gobierno de Cantabria, se destinó, para el año 2019:

- 2.300.000 € a servicios por carretera Cantabria

Fuente: <https://www.cantabria.es/documents/16870/6784591/3.-+ESTADO+DE+INGRESOS+Y+GASTOS.pdf/c0c6f12a-6860-4801-6b22-8eb5bfb1e66f>

Castilla y León

De acuerdo con el Presupuesto General de la Junta de Castilla y León para 2019 (prorrogados de 2018), se destinó:

- 200.000 € a Cercanías ancho métrico Castilla y León
- 14.439.273 € a servicios por carretera Castilla y León

También, destinó 47.200.000 € en prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <https://hacienda.jcyl.es/web/es/presupuestos-2018/presupuesto-administracion-general-cortes.html>

Castilla-La Mancha

De acuerdo con el Presupuesto General de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para 2019 (prorrogados de 2018), se destinó:

- 8.711.920 € a servicios por carretera Castilla-La Mancha

También, destinó 28.250.000 € en prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <https://castillalamancha.dondevanmisimpuestos.es/programas/513C/None#view=economic&year=2019>

Cataluña

De acuerdo con el Presupuesto General de la Generalitat de Cataluña, se destinó, para el año 2019:

- 20.266.935 € a Ferrocarrils Cataluña
- 32.973.664 € a servicios por carretera Cataluña
- 432.106.016 € a la Autoridad de Transporte Metropolitano del Área de Barcelona (ATMB)
- 13.347.535 € a la Autoridad Territorial de la Movilidad del Camp de Tarragona (ATMCT)
- 5.093.756 € a la Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Girona (ATMAG)
- 2.897.849 € a la Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Lleida (ATMAL)

Fuente: http://aplicacions.economia.gencat.cat/wpres/AppPHP/2019/pdf/VOL_P_EID.pdf

Comunidad Valenciana

De acuerdo con el Presupuesto General de la Generalitat Valenciana, se destinó, para el año 2019:

- 16.582.690 € a FGV Valencia
- 2.000.000 € a servicios por carretera Comunidad Valenciana
- 60.364.280 € a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV)

Fuente: https://hisenda.gva.es/auto/presupuestos/2019/index_cas.html

Extremadura

De acuerdo con el Presupuesto General de la Comunidad Autónoma de Extremadura, se destinó, para el año 2019:

- 10.000 € a Media Distancia convencional
- 5.616.000 € a servicios por carretera Extremadura

También, destinó 3.500.000€ en materia de transporte aéreo.

Fuente: http://www.juntaex.es/consejerias/presupuestos/presupuestos_2019/02_estado_ing_gasto.pdf

Galicia

De acuerdo con el Presupuesto General de la Xunta de Galicia, se destinó, para el año 2019:

- 38.133 € a Cercanías ancho métrico Galicia
- 10.454.354 € a servicios por carretera Galicia

También, destinó 109.783.204 € en € en prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: https://www.conselleriadefacenda.gal/web/orzamentos/orzamentos-2019?p_auth=bbdPH4dd&p_p_id=novoleiorzamento_WAR_novoleiorzamentoportlet&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=1&novoleiorzamento_WAR_novoleiorzamentoportlet_javax.portlet.action=serieAzul

Madrid

De acuerdo con el Presupuesto General de la Comunidad de Madrid, se destinó, para el año 2019:

- 1.060.963.905 € al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM)
- 600.000 € a transporte urbano e interurbano CRTM

También, destinó 19.344.315 € prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <http://www.madrid.org/presupuestos/attachments/category/62/2019-presupuesto-libro-transportes.pdf>

Murcia

De acuerdo con el Presupuesto General de la Región de Murcia, se destinó, para el año 2019:

- 6.940.004 € a servicios por carretera Región de Murcia

También, destinó 15.401.751 € prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <https://www.carm.es/chac/presupuestos2019/movil/index.html>

Navarra

De acuerdo con el Presupuesto General del Gobierno de Navarra, se destinó, para el año 2019:

- 2.226.045 € a servicios por carretera Navarra
- 11.443.151 € al Transporte Urbano Comarcal de Pamplona (TUCP)

También, destinó 14.750.000 € prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/3FE24EB9-8CE3-4BE3-9C4A-5EE05B896AE7/442583/5Partidas1.pdf>

País Vasco

De acuerdo con el Presupuesto General del Gobierno Vasco, se destinó, para el año 2019:

- 90.800.000 € a Euskal Trenbide Sarea
- 100.000 € al Consorcio de Transportes de Bizkaia
- 1.331.940 € a la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa

También, destinó 29.685.000 € prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <https://opendata.euskadi.eus/catalogo/-/proyecto-de-presupuestos-generales-del-2019-de-la-comunidad-autonoma-de-euskadi/>

La Rioja

De acuerdo con el Presupuesto General del Gobierno de La Rioja, se destinó, para el año 2019:

- 3.450.000 € a servicios por carretera La Rioja

También, destinó 4.450.000 € prestaciones individualizadas al transporte escolar.

Fuente: <https://www.larioja.org/hacienda/es/presupuestos/proyecto-ley-presupuestos-generales-car-2019>

Consortios de transporte

Consortio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 13.010.824 € a transporte urbano e interurbano CTMAS
- 6.104.417 € a transporte urbano Sevilla
- 11.706.666 € a transporte urbano ferroviario Sevilla
- 245.000 € a otros Consortios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/72.6.pdf>

Consortio de Transporte Metropolitano del Área de Granada

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 1.486.713 € a transporte urbano e interurbano CTMAG
- 5.472.395 € a transporte urbano Granada
- 4.768.962 € a transporte urbano ferroviario Granada
- 142.326 € a otros Consorcios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/71.6.pdf>

Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 607.863 € a Cercanías Málaga
- 7.480.550 € a transporte urbano e interurbano CTMAM
- 1.472.619 € a transporte urbano Málaga
- 1.659.148 € a transporte urbano ferroviario Málaga
- 10.000 € a otros Consorcios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/70.6.pdf>

Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 675.000 € a Cercanías Cádiz
- 5.195.778 € a transporte urbano e interurbano CTMBC
- 40.000 € a otros Consorcios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/74.6.pdf>

Consorcio de Transportes Metropolitano del Campo de Gibraltar

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 1.153.581 € a transporte urbano e interurbano CTMCG
- 5.155,00 € a otros Consorcios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/75.6.pdf>

Consorcio de Transportes Metropolitano de la Costa de Huelva

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 2.064.748 € a transporte urbano e interurbano CTMCH
- 60.000 € a transporte urbano Huelva
- 3.000 € a otros Consorcios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/78.6.pdf>

Consortio de Transportes Metropolitano del Área de Almería

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 1.798.240 € a transporte urbano e interurbano CTMAA
- 5.500 € a otros Consorcios de Transporte de Andalucía

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/76.6.pdf>

Consortio de Transportes Metropolitano del Área de Jaén

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 1.799.452 € a transporte urbano e interurbano CTMAJ

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/77.6.pdf>

Consortio de Transportes Metropolitano del Área de Córdoba

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 1.631.789 € a transporte urbano e interurbano CTMAC

Fuente: <https://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2019/descargas/consorcios/73.6.pdf>

Consortio de Transportes del Área de Zaragoza

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 1.571.816 € a transporte interurbano CTAZ

Fuente: https://www.consortiozaragoza.es/sites/default/files/editor_contenidos/Presupuesto%202019.pdf

Consortio de Transportes de Asturias

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transportes de Asturias, se estima que se destinó, para el año 2019:

- Sin detalle

Fuente: <https://www.consortioasturias.com/es/portal.do?NM=3&IDM=145>

https://www.consortioasturias.com/recursos/doc/PortalTransparencia/1569674916_812021104212.pdf

Consortio de Transportes de Mallorca

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transportes de Mallorca, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 5.110.000 € a transporte interurbano CTM

Fuente: <https://www.caib.es/sites/estadistiques/ca/2019/>

Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria

De acuerdo con el Presupuesto General de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 3.548.100 € a Ferrocarriles Gran Canaria
- 43.878.298 € a transporte urbano e interurbano AUTGC

Fuente:

<https://autgc.sedelectronica.es/transparencia/8ec16962-f1ec-41ea-9456-2736e03c6c4b/>

Autoridad de Transporte Metropolitano del Área de Barcelona

De acuerdo con el Presupuesto General de la Autoridad de Transporte Metropolitano del Área de Barcelona, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 9.180.375 € a Cercanías Barcelona
- 72.900.400 € a Ferrocarrils Cataluña
- 167.460.000 € a transporte urbano Barcelona
- 381.850.000 € a transporte urbano ferroviario Barcelona
- 269.315.386 € a transporte urbano e interurbano ATMB

Fuente: http://aplicacions.economia.gencat.cat/wpres/AppPHP/2019/pdf/VOL_P_EID.pdf

<https://observatorimobilitat.atm.cat/es/financiacion-del-sistema.php>

https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2021/10/informe_omm2019_web.pdf

Autoridad Territorial de la Movilidad del Camp de Tarragona

De acuerdo con el Presupuesto General de la Autoridad Territorial de la Movilidad del Camp de Tarragona, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 13.753.386 € a transporte urbano e interurbano ATMCT

Fuente: http://aplicacions.economia.gencat.cat/wpres/AppPHP/2019/pdf/VOL_P_EID.pdf

Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Girona

De acuerdo con el Presupuesto General de la Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Girona, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 5.722.984 € a transporte urbano e interurbano ATMAG

Fuente: http://aplicacions.economia.gencat.cat/wpres/AppPHP/2019/pdf/VOL_P_EID.pdf

Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Lleida

De acuerdo con el Presupuesto General de la Autoridad Territorial de la Movilidad del Área de Lleida, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 2.827.590 € a transporte urbano e interurbano ATMAL

Fuente: http://aplicacions.economia.gencat.cat/wpres/AppPHP/2019/pdf/VOL_P_EID.pdf

Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia

De acuerdo con el Presupuesto General a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 77.337.230 € a FGV Valencia
- 22.854.650 € a transporte urbano Valencia
- 804.310 € a Corporaciones locales adheridas a la ATMV

Fuente: <https://atmv.gva.es/documents/165949857/167948423/FP7+Detalle+de+transferencias+y+de+subvenciones/dfc3ec4a-c93f-434c-be05-846f23876763>

https://atmv.gva.es/documents/165949857/167948423/FP7+Anexo_detalle_transferencias_y_subvenciones/d1a5f731-9745-4eb3-894d-04de927d6eaa

Consortio Regional de Transportes de Madrid

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 395.890.000 € a transporte urbano e interurbano CRTM
- 247.850.000 € a transporte urbano Madrid
- 602.330.000 € a transporte urbano ferroviario Madrid

Fuentes: https://www.crtm.es/media/880193/informe_anual.pdf

https://transparencia.crtm.es/media/706998/pptoinicial_2019.pdf

https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2021/10/informe_omm2019_web.pdf

Consortio de Transportes de Bizkaia

De acuerdo con el Presupuesto General del Consorcio de Transportes de Bizkaia, se estima que se destinó, para el año 2019:

- 15.370.000 € a transporte urbano Bilbao
- 41.309.895 € a transporte urbano ferroviario Bilbao

Fuente: https://www.ctb.eus/sites/default/files/ptto_defin_red19.pdf

Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa

De acuerdo con el Presupuesto General de la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, se estima que se destinó, para el año 2019:

- Sin detalle

Fuente: http://www7.gipuzkoa.net/presupuestos/2019/Ppto2019/pdfs/9/C_ATTRANSPORTE.es.pdf

Entidades locales

Diputaciones y Cabildos

Diputación Foral de Álava

- 2.851.800 € a servicios por carretera Álava

https://www.araba.eus/Cuentas2019/pdf/III.2.2.%20Gastos%20Ejercicio%20Corriente/sccoa070_50.pdf

Diputación Foral de Gipuzkoa

- 34.754.266 € a servicios por carretera Guipúzcoa
- 1.331.940 € a TGG
- 650.000 € a transporte urbano San Sebastián

<http://www7.gipuzkoa.net/presupuestos/2019/Ppto2019/pdfs/2/0510p.pdf>

Diputación Foral de Vizcaya

- 88.800.000 € a servicios por carretera Vizcaya
- 32.000.000 € a CTB

<https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/05/ogasuna/presupuestos/pdf/2019/Presupuesto%202019%20Dpto%20Transportes,%20Movilidad%20y%20Cohesi%C3%B3n%20Territorial.pdf?hash=37e5e148c218516c65177ecea9007138>

Diputación de Zaragoza

- 15.000 € a Media Distancia convencional
- 127.660 € a CTAZ

<http://www.dpz.es/diputacion/transparencia/transparencia-economico-financiera-y-presupuestaria/informacion-presupuestaria/presupuestosconsolidados-de-la-diputacion-indip-78/2019/2019-presupuesto-general-dpz>

Diputación Provincial de Castellón

- 650.000 € a servicios por carretera Comunidad Valenciana
- 4.450 € a transporte urbano Vallibona
- 1.550 € a transporte urbano Villamalur

<https://datosabiertos.dipcas.es/explore/dataset/presupuesto-de-gastos-por-programas-de-la-diputacion-de-castellon-2019/table/?flg=es>

Diputación Provincial de Valencia

- 400.000 € a servicios por carretera Comunidad Valenciana
- 350.000 € a ATMV

<https://www.dival.es/sites/default/files/portal-de-transparencia/PPOST-DESPESES%20r.pdf>

Consejo Insular de Menorca

- 1.799.000 € a servicios por carretera Menorca

http://www.cime.es/WebEditor/Pagines/file/Pressupost2019/Versi%C3%B3n%20rectificada/Pressupost%20CIM%202019_volum%20I.pdf

Diputación Provincial de Palencia

- 200.000 € a servicios por carretera Castilla y León

<https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sqcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Diputación de Valladolid

- 600.000 € a servicios por carretera Castilla y León

https://www.diputaciondevalladolid.es/presupuestos-2019/-/journal_content/56/10181/1149438

Diputación de Cádiz

- 89.587 € a Consorcios Andalucía

<https://gobiernoabierto.dipucadiz.es/uploads/indicadores/1545295810574.pdf>

Diputación de Córdoba

- 100.000 € a Media Distancia convencional
- 16.652 € a Consorcios Andalucía

<https://dipucordoba.es/wp-content/uploads/2019/01/expedientepresupuestogeneral2019.pdf>

Diputación de Málaga

- 73.414 € a CTMAM

https://www.malaga.es/economiayhacienda/5024/com1_md1_pg-7/

Diputación de Sevilla

- 277.759 € a CTMAS

<http://transparencia.dipusevilla.es/export/sites/demo/es/transparencia/.galleries/ind-79/2019/diputacion/e-El-Estado-de-Liquidacion-del-Presupuesto.pdf>

Cabildo de Fuerteventura

- 1.915.000 € a servicios por carretera Fuerteventura

https://drive.google.com/drive/folders/1ofF2M3NqxVbKiX_BkNm_tZP1VPiusQnH

Cabildo de Gran Canaria

- 25.000 € a servicios por carretera Gran Canaria
- 38.892.442 € a AUTGC

<https://cabildo.grancanaria.com/documents/10180/9599365/1.2+Presupuesto+de+gastos/fd79ff2c-8aa8-4643-b5ff-187afaec666>

Cabildo de Lanzarote

- 350.000 € a servicios por carretera Lanzarote

<https://www.cabildodelanzarote.com/documents/35307/75698/Ingresos+y+gastos+2019.pdf/e98b0a64-870d-a734-d595-1c0d18d1ddd?t=1620714313932>

Cabildo de El Hierro

- 831.000 € a servicios por carretera El Hierro

<http://presupuesto.elhierro.es/Presupuestos/2018/PDF/CABILDO/3%20ESTADO%20DE%20GASTOS.pdf>

Cabildo de La Palma

- 3.134.828 € a servicios por carretera La Palma

https://cabildo.transparenciacanaria.es/documents/432/ESTADOS_DE_GASTOS_2019.pdf

Cabildo de La Gomera

- 1.048.813 € a servicios por carretera La Gomera

<https://transparencia.aguasgomera.es/archivos/108/presupuesto-2019-9714.pdf>

Cabildo de Tenerife

- 38.794.363 € a servicios por carretera Tenerife
- 7.334.991 € a transporte urbano ferroviario Tenerife

https://www.tenerife.es/portalcabtfe/images/transparencia/Presupuesto/2019/02_Economico.pdf

Ayuntamientos capitales de provincias

Madrid

- 166.788.413 € a CRTM

Fuente: <https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9f9be4b2e4b284f1a5a0/?vgnextoid=b404f67f5b35b410VgnVCM2000000c>

Barcelona

- 139.780.752 € a ATMB
- 1.229.301 € a transporte urbano Barcelona

Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estrategiaifinances/pressupostobert/es/subprogramas/44111/apoyo-al-transporte-publico-deviajeros#view=economic&year=201>

Valencia

- 44.687.794 € a transporte urbano Valencia

Fuente: <https://www.valencia.es/documents/20142/38081/00%2520EXPEDIENTE%2520LIQUIDACION%25202019.pdf/bf81c162-d928-57e0-b3c5-c411885ab9d1>

Sevilla

- 1.290.090 € a CTMAS
- 43.368.409 € a transporte urbano Sevilla (excluye 6.108.803 € de AGE)

Fuente: <https://www.sevilla.org/ayuntamiento/areas-municipales/area-hacienda->

administracion-publica/servicio-de-gestionpresupuestaria/presupuestos-municipales/presupuesto-2018-2019/ejecucion-trimestral-presupuesto-2018/estado-ejecucion-gastos-ayuntamiento-4t.pdf

Zaragoza

- 863.704 € a CTAZ
- 43.852.360 € a transporte urbano Zaragoza (excluye 6.981.651 € de AGE)
- 12.630.000 € a transporte urbano ferroviario Zaragoza

Fuente: https://www.zaragoza.es/contenidos/encasa/hacienda/presupuestos/2019/prorrogado/4_Prorrogado_2019_Estado_Gastos_Organica.pdf

Málaga

- 447.424 € a CTMAM
- 26.285.060 € a transporte urbano Málaga (excluye 3.514.338 € de AGE)
- 103.753 € a transporte urbano ferroviario Málaga

Fuente: <https://www.malaga.eu/recursos/web/ayuntamiento/economia/presupuestos/2019/2-ayuntamiento/Presupuestodegastos.pdf>

Murcia

- 998.938 € a servicios por carretera Región de Murcia
- 18.585.992 € a transporte urbano Murcia (excluye 696.981 € de AGE)

Fuente: <https://www.murcia.es/documents/11263/10391265/02-AYUNTAMIENTO-ESTADO-DE-GASTOS-P2019-4.pdf>

Palma de Mallorca

- 20.338.724 € a transporte urbano Palma (excluye 2.951.666 € de AGE)

Fuente: https://www.palma.cat/porta/PALMA/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_121690_1.pdf

Las Palmas de Gran Canaria

- 3.178.245 € a AUTGC
- 7.768.000 € a transporte urbano Las Palmas de Gran Canaria

Fuente: <https://www.laspalmasgc.es/export/sites/laspalmasgc/.galleries/documentos-ayto-presupuestos/Presupuesto-de-Gastos-2019.pdf>

Bilbao

- 150.000 € a servicios por carretera Vizcaya
- 100.000 € a CTB
- 32.698.000 € a transporte urbano Bilbao

Fuente: <https://www.bilbao.eus/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-disposition&blobheadername2=pragma&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3D4>

Alicante

- 4.541.428 € a transporte urbano Alicante (excluye 1.221.707 € de AGE)

- 11.249.533 € a transporte urbano ferroviario Alicante

Fuente: <https://www.alicante.es/es/contenidos/presupuesto-municipal-2019>

Córdoba

- 138.442 € a CTMAC
- 14.796.383 € a transporte urbano Córdoba (excluye 1.350.674 € de AGE)

Fuente: https://www.cordoba.es/doc_pdf_etc/AYUNTAMIENTO/PRESUPESTOS_MUNICIPALES/2019_aprobacion_inicial/CD%20JUNTA%20D%20GOBIERNO%20LOCAL%2029%20MAR%202019%20acuerdo%20256-19/1-7%20ESTADO%20DE%20GASTOS/CAPITULO%204%20GASTOS.pdf

Valladolid

- 13.587.328 € a transporte urbano Valladolid (excluye 1.658.672 € de AGE)

Fuente: <https://www.valladolid.es/valladolid-client/cm/images?idMmedia=523916>

Vitoria

- 13.415.351 € a transporte urbano Vitoria
- 1.092.000 € a transporte urbano ferroviario Vitoria

Fuente: <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/26/90/82690.pdf>

La Coruña

- 6.675.626 € a transporte urbano A Coruña (excluye 1.524.374 € de AGE)

Fuente: <https://www.coruna.gal/descarga/1453629649077/PRESUPUESTO-EDITADO-en-gallego.pdf>
<https://www.coruna.gal/descarga/1453696542307/Presupuesto-prorrogado2.pdf>

Granada

- 261.025 € a CTMAG
- 8.214.379 € a transporte urbano Granada (excluye 2.015.481 € de AGE)

Fuente: [https://transparencia.granada.org//images/gallerys/pages/files/4_ESTADO%20EJECUCION%20GASTOS%202019\(1\).pdf](https://transparencia.granada.org//images/gallerys/pages/files/4_ESTADO%20EJECUCION%20GASTOS%202019(1).pdf)

Oviedo

- 9.908.806 € a transporte urbano Oviedo (excluye 931.156 € de AGE)

Fuente: <https://transparencia.oviedo.es/documents/25053/482613/04.-+CLASIFICACI%C3%93N+ECON%C3%93MICA+DE+GASTOS.pdf/f17990c6-2011-4af4-a9c9-bb5d2def171a>

Santa Cruz de Tenerife

- 11.271.841 € a transporte urbano Santa Cruz de Tenerife (excluye 2.337.500 € de AGE)
- 2.000.000 € a transporte urbano ferroviario Tenerife

Fuente: https://www.santacruzdetenerife.es/web/fileadmin/user_upload/web/Ayuntamiento/

[Presupuestos_Generales/Presupuesto_2019/AYUNTAMIENTO/PRESUPUESTO_2019/11_3_PPTOGASTOSPORPROGRAMA.pdf](#)

Pamplona

- 2.638.719 € a TUCP

Fuente:<https://www.pamplona.es/sites/default/files/2019-01/2019%20Presupuesto%20prorrogado%20actualizado%20LIBRO.pdf>

Almería

- 78.811 € a CTMAA
- 5.883.258 € a transporte urbano Almería (excluye 516.317 € de AGE)

Fuente:<https://www.almeriaciudad.es/wp-content/archivos/2018/05/ESTADO-DE-GASTOS-PRESUPUESTO-2019-CLASIFICACI%C3%93NECON%C3%93MICA.pdf>

San Sebastián

- 185.113 € a TGG
- 15.897.179 € a transporte urbano San Sebastián (excluye 9.273 € de AGE)

Fuente:<https://www.donostia.eus/ataria/documents/3950207/9892594/ALEA+2+2019+ES-cc18.pdf/3c382b01-543d-1446-bdfe-0fbc3e56bbd12>

Burgos

- 7.538.329 € a transporte urbano Burgos (excluye 980.771 € de AGE)

Fuente:<http://www.aytoburgos.es/archivos/presupuestos/articulo/documentos/01-cuenta-general-ayto-2019.pdf>

Albacete

- 3.770.757 € a transporte urbano Albacete (excluye 374.617 € de AGE)

Fuente:<http://www.albacete.es/es/webs-municipales/presupuestos-2019/ficheros/ayuntamiento/economica>

Santander

- 7.318.966 € a transporte urbano Santander (excluye 1.100.658 € de AGE)

Fuente:https://www.santander.es/ayuntamiento/gobierno-municipal/presupuestos#presupuestos_sociedades

Castellón de la Plana

- 666.786 € a servicios por carretera Comunidad Valenciana
- 4.642.093 € a transporte urbano Castellón de la Plana (excluye 209.137 € de AGE)

Fuente:http://www.castello.es/archivos/1451/Presupuesto_Gastos_Programas_2019.pdf

Logroño

- 1.865.782 € a transporte urbano Logroño (excluye 823.218 € de AGE)

Fuente: <http://www.xn--logroo-0wa.es/wps/wcm/connect/b845ff0048aa203ca21dfefc9a59ca7f/Presupuesto%2BMunicipal%2Bprorrogado%2Bpara%2B2019.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=b845ff0048aa203ca21dfefc9a59ca7f>

Badajoz

- 4.385.286 € a transporte urbano Badajoz (excluye 514.714 € de AGE)

Fuente: http://datos.aytobadajoz.es/wp-content/uploads/2021/01/Cuentas_Anuales_Ayuntamiento_Badajoz_2019_ESTADO-DE-LIQUIDACION-DELPRESUPUESTO-DE-INGRESOS.pdf

Salamanca

- 5.271.686 € a transporte urbano Salamanca (excluye 938.314 € de AGE)

Fuente: https://www.aytosalamanca.gob.es/es/presupuestosmunicipales/docs/PRESUPUESTO_2019_GASTOS.pdf?buscador=presupuesto%202019&searchPage=null&search=true

Huelva

- 102.596 € a CTMCH
- 4.468.573 € a transporte urbano Huelva (excluye 391.427 € de AGE)

Fuente: https://www.huelva.es/portal/sites/default/files/documentos/transparencia/d_economica_presupuestaria/presupuesto_gastos_2019.pdf

Lérida

- 139.280 € a ATMAL
- 6.993.285 € a transporte urbano Lleida (excluye 318.715 € de AGE)

Fuente: <https://www.paeria.es/pressupostos/2019/pres2019.html>

Tarragona

- 349.788 € a ATMCT
- 7.589.233 € a transporte urbano Tarragona (excluye 821.259 € de AGE)

Fuente: <https://www.paeria.es/pressupostos/2019/pres2019.html>

León

- 3.891.674 € a transporte urbano León (excluye 308.326 € de AGE)

Fuente: <http://www.aytoleon.es/es/ayuntamiento/areasmunicipales/economiayhacienda/presupuestos%20municipales/2018-01-18-Bases%20de%20Ejecuci%C3%B3n%20Presupuesto%202018-OK.PDF>

Cádiz

- 124.492 € a CTMBC
- 1.095.378 € a transporte urbano Cádiz (excluye 844.622 € de AGE)

Fuente: <https://transparencia.cadiz.es/presupuestos-2018-aprobacion-inicial/>

Jaén

- 101.246 € a CTMAJ
- 624.867 € a transporte urbano Jaén (excluye 375.133 € de AGE)

Fuente: https://transparencia.aytojaen.es/sites/transparencia.aytojaen.es/files/AYTO.Liquidaci%C3%B3n%20Gastos_0.pdf

Orense

- 5.125.773 € a transporte urbano Ourense (excluye 374.227 € de AGE)

Fuente: https://www.ourense.gal/media/PDF/Informacion_Economica/Orzamentos/2019/creditoiniciais2019.pdf

Gerona

- 2.005.899 € a transporte urbano Girona (excluye 229.101 € de AGE)

Fuente: <https://seu.girona.cat/portal/dades/pressupost/Pressupost-2019-despeses-organica.pdf>

Lugo

- 2.797.417 € a transporte urbano Lugo (excluye 217.872 € de AGE)

Fuente: http://concellodelugo.gal/sites/default/files/documentos/adjuntos/2016/06/7_estado_de_gastos.pdf

Cáceres

- 2.701.049 € a transporte urbano Cáceres (excluye 371.103 € de AGE)

Fuente: <https://www.ayto-caceres.es/wp-content/uploads/2018/01/GASTOS-POR-PROGRAMA-ECONOMICA-Y-ORGANICA.pdf>

Melilla

- 218.113 € a transporte urbano Melilla (excluye 181.887 € de AGE)

Fuente: <https://www.melilla.es/melillaportal/RecursosWeb/SITES/presup2019/PGCAM2019.html>

Guadalajara

- 3.377.738 € a transporte urbano Guadalajara (excluye 302.262 € de AGE)

Fuente: <https://www.guadalajara.es/recursos/doc/portal/2020/10/21/2019-liquidacion-de-gastos-clasificacion-funcional.pdf>

Toledo

- 4.271.291 € a transporte urbano Toledo (excluye 480.214 € de AGE)

Fuente: https://presupuestos.gobierno.es/budget_lines/toledo/2019/44/G/funcional

Ceuta

- Sin datos

Pontevedra

- 71.849 € a servicios por carretera Galicia
- 150.000 € a transporte urbano Pontevedra

Fuente: https://sede.fuengirola.es/portal/sede/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_19696_1.pdf

Palencia

- 1.601.840 € a transporte urbano Palencia (excluye 199.460 € de AGE)

Fuente: https://www.aytopalencia.es/sites/default/files/ayuntamiento/hacienda/anexo_1_decreto_prorroga_2019.pdf

Ciudad Real

- 2.237.042 € a transporte urbano Ciudad Real (excluye 137.958 € de AGE)

Fuente: https://www.ciudadreal.es/documentos/transparencia/presupuestos/Presupuestos_Municipal_Ayuntamiento_2_019.pdf

Zamora

- 1.150.000 € a transporte urbano Zamora

Fuente: <http://www.zamora.es/contenidos.aspx?id=11005>

Ávila

- 1.668.070 € a transporte urbano Ávila (excluye 168.580 € de AGE)

Fuente: http://www.avila.es/images/Documentos%20PDF%20para%20descargar/SERVICIOS_ECONOMICOS/PRESUPUESTOS_2019/PRESUPUESTOS_2019_GASTOS.pdf

Cuenca

- 426.880 € a transporte urbano Cuenca (excluye 125.320 € de AGE)

Fuente: https://ayuntamiento.cuenca.es/portal/lang_es/AspxAutoDetectCookieSupport_1/p22937_2/tabid_10266/default.aspx

Huesca

- 440.728 € a transporte urbano Huesca (excluye 29.272 € de AGE)

Fuente: <https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Segovia

- 2.150.203 € a transporte urbano Segovia (excluye 269.117 € de AGE)

Fuente: <https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Soria

- 464.266 € a transporte urbano Soria (excluye 45.734 € de AGE)

Fuente: <https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Teruel

- 468.928 € a transporte urbano Teruel (excluye 89.072 € de AGE)

Fuente: <https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Otros ayuntamientos

Vigo - https://hoxe.vigo.org/pdf/orzamentos/2019/estados_cons_Orzamento%20de%20gastos%20detalle.pdf

Gijón - https://sedeassets.gijon.es/multimedia_objects/download?object_id=237522&object_type=document

Elche - <https://www.elche.es/wp-content/uploads/2019/10/24-Presupuesto-de-Gastos-a-30-6-2019-1.pdf>

Tarrasa - <https://seuelectronica.terrassa.cat/documents/1713078/4054728/03.-Liquidaci%C3%B3%20Pressupost+Despeses+2019.pdf/55dc172d-83f8-47df-9798-cca93d0a8f6c>

Sabadell - <https://web.sabadell.cat/economia-i-finances/pressupost-municipal/pressupost-general-de-2019/dades-pressupost-2021>

Cartagena - https://hacienda.cartagena.es/ejercicios_OEP_2019_prorrogado_S_ayuntamiento.asp

Jerez de la Frontera - https://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/Transparencia/6_-_INFORMACION_ECONOMICA_Y_PRESUPUESTARIA/PRESUPUESTOS/PPTO2019/PPTO2018_PRORROGADO/6.Anexo_prorroga_presupuestaria_2018-2019_v2.pdf

Móstoles - <https://www.mostoles.es/es/ayuntamiento/ayuntamiento/estructura-gobierno/concejalia-hacienda/menu-concejalia/organo-gestionpresupuestaria-contabilidad/1-presupuestos-municipales/ejercicio-2019/ayuntamiento/presupuestos-gastos.ficheros/878930-Estado%20de%20Gastos%20por%20Programa%20y%20Cap%C3%ADtulo%202019.pdf>

Alcalá de Henares - <https://transparencia.ayto-alcaladehenares.es/wp-content/uploads/2020/08/Presupuesto-de-Gastos.pdf> Presupuesto prorrogado desde 2017

Fuenlabrada - https://www.ayto-fuenlabrada.es/recursos/doc/TA/Portal_transparencia/48637_6363201995311.pdf

Leganés - https://www.leganes.org/portal/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_63284_1.pdf

Getafe - <https://gobiernoabierto.getafe.es/docs/975>

Alcorcón - <https://www.aytoalcorcon.es/component/rsfiles/descargar?path=Hacienda\PresupuestosAyuntamiento\PresupuestoAytoAlcorcon2016.pdf>

San Cristóbal de La Laguna - https://www.aytolalaguna.es/CDN/files/ayuntamiento/.galleries/DOCUMENTOS-Presupuestos-y-Finanzas/Presupuestos-Municipales/2019/DECRETO_prorroga_2018_a_2019.PDF

Marbella - https://ayuntamiento.marbella.es/images/pdf/PP2019/PP_Ayuntamiento/A05Concepto_grupo_porgramas.pdf

Dos Hermanas - <http://www.doshermanas.es/concejalias/hacienda-y-participacion-ciudadana/hacienda/presupuestos-del-ayuntamiento/anteriores/2019/>

Parla - <https://transparencia.ayuntamientoparla.es/wp-content/uploads/2018/07/Presupuesto-de-gastos.-Clasificaci%C3%B3n-econ%C3%B3mica-2017.pdf>

Torrejón de Ardoz - <https://www.ayto-torrejon.es/sites/default/files/inline-files/1.ANTEPROYECTO%20PRESUPUESTO%202019.pdf>

Mataró - <https://pressupost.mataro.cat/presupuestos/partidas/44/2019/funcional/G>

Algeciras - <http://www.algeciras.es/opencms/export/sites/algeciras/.galleries/publicaciones/documentos/Presupuesto-Algeciras-2019.pdf>

Santa Coloma de Gramanet - https://www.gramenet.cat/fileadmin/Files/Ajuntament/presupostos/2019/aprovaciofinal/Pressupost_2019_Aprovacio_definitiva.pdf

Alcobendas - <https://www.alcobendas.org/sites/default/files/2021-02/2.7.1.%20Inicial%202018.pdf>

Reus - <https://opendata.reus.cat/dataset/pressupost-inicial-de-despesa-de-l-ajuntament-de-reus/resource/73bdb636-0390-48f1-8d7f-388508f5d5a2>

Telde - <http://www.telde.es/opencms/export/sites/telde/images/docs/hacienda/pre2018/03presupuestogastos.pdf>

Baracaldo - https://www.barakaldo.eus/portal/c/document_library/get_file?uuid=eaaa9d96-4d42-4430-ab0a-59a712776e9b&groupId=20887

Roquetas de Mar - <https://static.aytoroquetas.org/public/contenidos/documentos/presupuestos2019/presupuestos2019.pdf>

Santiago de Compostela - https://transparencia.santiagodecompostela.gal/media/documentos/3_Estado_de_gastos_e_ingresos_do_orzamento_xeral_2019.pdf

Las Rozas de Madrid - <https://transparencia.lasrozas.es/wp-content/uploads/2021/03/4.-ESTADO-DE-GASTOS-2017.pdf>

Lorca - <https://transparencia.lorca.es/presupuesto/2019/Estado%20de%20gastos%202019.pdf>

San Fernando - https://presupuestos.gobierno.es/budget_lines/san-fernando/2019/44/G/funcional

San Cugat del Vallés - https://www.santcugat.cat/files/651-15161-fitxer/AVANTPROJECTE_PRESSUPOST'19_V5_08-02-2019.pdf

San Sebastián de los Reyes - https://www.ssreyes.org/acces/recursos/doc/Nuestra_ciudad/PRESUPUESTO/2019/781958670_149202113345.pdf

Rivas-Vaciamadrid - <https://www.rivasciudad.es/wp-content/uploads/2020/02/03-PRESUPUESTO-DE-GASTO-2019.pdf>

Cornellá de Llobregat - http://arxiu.aj-cornella.org/GovernObert/Economica/Pressupost/General/Pressupost2019/pdf/pressupost/06-Pressupost_per_programes.pdf

El Puerto de Santa María - <http://transparencia.elpuertodesantamaria.es/trans/G-economica/2018-presupuesto/Estado%20de%20Gastos.%20Estructura%20org%C3%A1nica.%20Aplicaciones%20presupuestarias%20por%20areas.pdf>

Pozuelo de Alarcón - <https://www.pozuelodealarcon.org/sites/default/files/2018-12/5.1%20Resumen%20de%20Ingresos%20y%20gastos%20del%20Ayuntamiento.pdf>
Mijas - https://transparentia-municipal.newtral.es/budget_lines/mijas/2019/4411/G/funcional

Chiclana de la Frontera - https://www.chiclana.es/fileadmin/user_upload/intervencion/ESTADO_LIQUIDACION_PRESUPUESTO_DE_GASTOS.pdf

Torreveija - https://torreveija.es/sites/default/files/repositorio-archivos/PrM20-19-Avance%20Liquidacion%20Presupuesto%202019_0.pdf

San Baudilio de Llobregat - [http://www.santboi.cat/Publi157.nsf/62056D358DE87646C1258633003486FD/\\$FILE/detall%20execuci%C3%B3%20despeses.pdf](http://www.santboi.cat/Publi157.nsf/62056D358DE87646C1258633003486FD/$FILE/detall%20execuci%C3%B3%20despeses.pdf)

Torrente - https://www.torrent.es/torrentPublic/docroot/repositorio/Serveis%20admin/Tributs/Informacio%20Financera/1_Presupuestos/2016/4_AJUNTAMENT%20DE%20TORRENT/6.%20PRESUPUESTO%20DE%20GASTOS%20POR%20CAPITULOS%2C%20ARTICULOS%2C%20CONCEPTOS%20Y%20SUBCONCEPTOS.pdf

El Ejido - <https://transparencia.elejido.es/files/pdfs/contabilidad/2019/3PRESUPUESTOGENERAL2019DEF.pdf>

Talavera de la Reina - https://transparencia.talavera.es/sites/aytotalavera/files/documentos/transparencia/Area_de_Hacienda/Presupuestos/Presupuestos_2019/presupuesto_de_gastos_por_economico.pdf

Fuengirola - https://sede.fuengirola.es/portal/sede/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_19696_1.pdf

Arona - <https://aronadondevanmisimpuestos.es/politicas/44/transporte-publico#view=funcional&year=2019>

Vélez-Málaga - https://www.velezmalaga.es/contenido/datos/intervencion_general/Presupuesto-AYUNTAMIENTO-2019_Parte2.pdf

Coslada - <http://coslada.es/semsys/ciudadanos/presupuesto-gastos-2019pdf/viewer>

Rubí - <https://www.seu-e.cat/es/web/rubi/govern-obert-i-transparencia/gestio-economica/pressupost/pressupost/despeses-per-programa>

Orihuela - https://orihuela.governalia.es/wp-content/uploads/sites/17/2019/09/20190107_

[PRESUPUESTO-PRORROGADO-DE-2018-PARA-2019.pdf](#)

Manresa - [https://www.manresa.cat/docs/arxius/despesesprograma\(1\).pdf](https://www.manresa.cat/docs/arxius/despesesprograma(1).pdf)

Avilés - <https://aviles.es/web/guest/presupuestos>

Guecho - <https://www.getxo.eus/es/gobierno-abierto/portal-transparencianuevo/cuentas-2019>

Valdemoro - http://www.valdemoro.es/documents/10180/3972889/Ayto_PPTO+GASTOS+ECONOMICA.pdf/241b24a4-b84f-4655-830e-2e5a13c4b371

Gandía - <https://gandia.sedelectronica.es/transparency/72897536-651a-4908-b6cb-a8e8c1265fd0/>

Alcalá de Guadaíra - <https://serviciostelematicosexhacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Santa Lucía de Tirajana - <https://transparencia.santaluciagc.com/wp-content/uploads/2020/06/10.3-Estado-de-Gastos-partidas-Capitulo-Articulo.pdf>

Molina de Segura - http://portal.molinadesegura.es/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=236:liquidacion-y-cuenta-general-2019&Itemid=885

Majadahonda - https://www.majadahonda.org/documents/36614/162673/Ayto_4-Gastos_por_Programas_y_capitulos_2019_Prorrogado.pdf/6aea3dbc-2302-9afe-b220-820171ec0d63

Paterna - <https://sede.paterna.es/opensiac/action/>

Benidorm - <https://benidorm.org/es/ayuntamiento/concejalias/hacienda/intervencion/presupuestos/presupuesto-general-ejercicio-2019>

Estepona - <https://estepona.sedelectronica.es/transparency/dbc2332b-eede-44e4-8599-8a1f9cb8475b/>

Sanlúcar de Barrameda - https://www.sanlucardebarrameda.es/sites/default/files/estado_ejec_gastos_liquidacion_2019_ayto.pdf

Torremolinos - <http://transparencia.torremolinos.es/wp/wp-content/uploads/2019/05/Liquidaci%C3%B3n-presupuesto-2017-10-05-2019.pdf>

Benalmádena - https://www.benalmadena.es/contenido_transparencia.php?m=benalmadena-transparencia&s=presupuestos

Villanueva y Geltrú - https://transparentia-municipal.newtral.es/budget_lines/vilanova-i-la-geltru/2019/44/G/funcional

Castelldefels - <https://seu-e.cat/es/web/castelldefels/govern-obert-i-transparencia/gestio-economica/pressupost/pressupost/despeses-perprograma>

Viladecans - <https://seuelectronica.viladecans.cat/images/documents/pressupost/2019/Llistatpartides2019xfuncional.pdf>

Sagunto - https://www.aytosagunto.es/media/ibyclit0/1-a-2_ayto-sagunto_estado-de-gastos-por-organica.pdf

Ferrol - <https://www.ferrol.gal/archivos/documentos/transparencia/2018/orzamentos/estado%20gastos.pdf>

El Prat de Llobregat - <https://onvanelsmesimpostos.elprat.cat/es/politicas/44/transporte-publico#view=funcional&year=2019>

Arrecife - https://www.arrecife.es/sites/default/files/2020-03/20170808_Presupuesto%20General%20Ejercicio%202017%20-Aprobaci%C3%B3n%20Inicial.pdf

Ponferrada - <https://www.ponferrada.org/es/informacion-municipal/presupuestos/presupuestos-ejercicio-2019>

Collado Villalba - <https://sedeelectronica.ayto-colladovillalba.org/documentos/1A5C15D9A6DA434AA042E6353CA2C274.pdf>

La Línea de la Concepción - <https://www.lalineas.es/recursos/presupuesto/2019%20INICIAL/1.%20PRESUPUESTO%20AYUNTAMIENTO/1.05.%20Presupuesto%20de%20Gastos%20Por%20Grupos%20Programas%202019.pdf>

Irún - https://www.irun.org/docs/docpresupuestos//2019/Aurrekontu%20luzatua_Presupuesto%20prorrogado/1.%20Dirusarrerak%20eta%20gastuak-Ingresos%20y%20gastos/2.%20Laborpena%20programaka_Resumen%20por%20programas.pdf?NoCache=0%2E6115031

Granollers - https://seuelectronica.granollers.cat/portal/sede/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_4564_1.pdf

Aranjuez - <https://www.aranjuez.es/images/files/hacienda/gastos4tri19.pdf>

Mérida - <https://merida.es/transparencia/economia/presupuestos/>

Alcoy - https://www.alcoi.org/export/sites/default/es/areas/servicios_economicos/presupuestos/presupuestos_2019/ejecucion_presupuesto/ESTADO-DEEJECUCION-4-T-2019.pdf

San Vicente del Raspeig - <https://www.raspeig.es/uploads/ficheros/paginas/descargas/201901/descargas-listado-estado-de-gastos-programapresupuesto-2019-es.pdf>

Motril - <http://www.motril.es/index.php?id=226>

Sardañola del Vallés - <https://www.seu-e.cat/ca/web/cerdanyoladelvalles/govern-obert-i-transparencia/gestioeconomica/presupost/presupost/despeses-per-programa>

Linares - <https://www.ciudaddelinares.es/documentos/presupuesto-general-del-ayuntamiento>

Boadilla del Monte - https://ayuntamientoboadilladelmonte.org/sites/default/files/05.01_estado_de_gastos_2019.pdf

Arganda del Rey - https://ayuntamientoboadilladelmonte.org/sites/default/files/05.01_estado_de_gastos_2019.pdf

San Bartolomé de Tirajana - https://presupuestos.gobierto.es/budget_lines/san-bartolome-de-tirajana/2019/440/G/funcional?e=true

Pinto - https://transparencia-municipal.newtral.es/budget_lines/pinto/2019/4/G/funcional

Elda - http://transparencia.elda.es/documentos/presupuestos/AYTO_19_GASTOS.pdf

Colmenar Viejo - https://transparencia.colmenarviejo.es/?page_id=170

Calviá - <http://www.calvia.com/responsive/general.plt?KPAGINA=58&KIDIOMA=2>

Mollet del Vallés - <https://transparencia.molletvalles.cat/documentos/r6fvt2bb6/AYUNTAMIENTO.%20Liquidaci%C3%B3n%20presupuesto%202019.%20Gastos.pdf>

Torrelavega - <http://www.torrelavega.es/index.php/transparencia/ayuntamiento-de-torrelavega/item/6478-proyecto-de-presupuesto-municipalejercicio-2020>

Siero - https://www.ayto-siero.es/recursos/doc/El_ayuntamiento/Presupuestos_municipales/2019/45149_11121112202082424.pdf

Villarreal - <https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.aspx>

Granadilla de Abona - https://sede.granadilladeabona.es/portal/transparencia/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_7017_1.pdf

Ibiza – <https://www.eivissa.es/portal/images/stories/pdfpressupost/2019/05PRESSUPPOSTDESEPESEPERPROGRAMES2019.pdf>

Utrera - <https://www.utrera.org/wp-content/uploads/2019/01/ESTADO-DE-GASTOS-PPTO.-2019-A.DEFINITIVA.pdf>

Otros ayuntamientos menores:

Adeje; Rincón de la Victoria; Tres Cantos; Vich; Figueras; Esplugas de Llobregat; Gavá; Puertollano; Mairena del Aljarafe; Santurce; Portugalete; San Feliú de Llobregat; Alcira; Manacor; Mislata; Denia; Lucena; Alcantarilla; La Orotava; Puerto del Rosario; Puerto Real; Antequera; Alhaurín de la Torre; Basauri; Igualada; Villafranca del Panadés; Blanes; Écija; Plasencia; San Fernando de Henares; Rentería; Santa Eulalia del Río; Langreo; Ripollet; Lloret de Mar; La Rinconada; Narón; Burjasot; Los Palacios y Villafranca; Vendrell; Arucas; Lluchmayor; Marrachí; Villagarcía de Arosa; Mieres; San Adrián de Besós; Don Benito; Tudela; Moncada y Reixach; Los Realejos; Andújar; Oleiros; Torre-Pacheco; Tomelloso; Olot; Onteniente; Miranda de Ebro; Águilas; Azuqueca de Henares; Cieza; Villajoyosa; Burriana; Yecla; Cambrils; Galapagar; Úbeda; San Juan Despí; Petrel; Villena; Almendralejo; Ronda; Inca; Tortosa; Barberá del Vallés; Santa Pola; Aranda de Duero; San Javier; Arroyomolinos; Mazarrón; Arteijo; Totana; Castro-Urdiales; Aldaya; Salt; Ames; Lejona; Agüimes; Ingenio; Vall de Uxó; Níjar; San Roque; Carballo; Manises; San Pedro de Ribas; Coria del Río; Arcos de la Frontera; Alcázar de San Juan; Culleredo; Ciudadela; San Andrés del Rabanedo; Puerto de la Cruz; Camargo; Valdepeñas; Hellín; Chirivella; Durango; Navalcarnero; Puente Genil; Alacuás; Játiva; Mahón; Illescas; Sitges; Crevillente; Galdácano; Rota; Redondela; Campello; Carmona; Vinaroz; Martorell; Catarroja; Premiá de Mar; Candelaria; San Vicente dels Horts; Villaviciosa de Odón; Jávea; Pineda de Mar; Lepe; Éibar; San José; Morón de la Frontera; Calafell; Lebrija; San Andrés de la Barca; Sueca; Camas; Salou; Sestao; Algemesí; Benicarló; La Oliva; Seseña; San Antonio Abad; Vícar; Riveira; Almazora; Cártama; Cangas de Morrazo; Paiporta; Santa Perpetua de Moguda; Jumilla; Molins de Rey; San Pedro del Pinatar; Almuñécar; Paracuellos de Jarama; Villanueva de la Serena; Novelda; Piélagos; Caravaca de la Cruz; Muchamiel; Tomares; Adra; Alhaurín el Grande; Oliva; Villarrobledo; Ciempozuelos; Cuart de Poblet; Onda; Puebla de Vallbona; Alboraya; Bétera; Cambre; Calahorra; Erandio; Almansa; Almonte; Valls; Castellar del Vallés; Gáldar; San Juan de Alicante; Martos; Armilla; Marín; Tacoronte; Olesa de Montserrat; Torrelodones; El Masnou; Los Barrios; Mairena del Alcor; Mejorada del Campo; Ibi; Liria; Zarauz; Calpe; Icod de los Vinos; Palafrugell; Puenteareas; Conil de la Frontera; Laguna de Duero; Ribarroja del Turia; Montilla; Teguiuse; Coín; Altea; Barbate;

Vilaseca; Cullera; Priego de Córdoba; Pilar de la Horadada; Maracena; Esparraguera; Castrillón; Bormujos; Alhama de Murcia; Villanueva de la Cañada; San Feliú de Guíxols; Mondragón; Moncada; Moguer; Guía de Isora; San Juan de Aznalfarache; Las Torres de Cotillas; Alcalá la Real; San Miguel de Abona; Las Gabias; Aljaraque; Valle de Egüés; Alfafar; Isla Cristina; Pájara; Picasent; Almoradí; Nerja; Amposta; Ayamonte; Vilasar de Mar; Palma del Río; Manlleu; Algete; Alcudia; Aspe; Los Llanos de Aridane; Güímar; Tías; La Unión; Arroyo de la Encomienda; Mogán; Hernani; Carcagente; Baza; Loja; Medina del Campo; Requena; Las Franquesas del Vallés; La Estrada; Cabra; Lalín; San Quirico de Tarrasa; Barañáin; Porriño; Calatayud; Cartaya; Bañolas; Alfaz del Pi;

<https://serviciostelematicosext.hacienda.gob.es/sgcief/presupuestos2019/Publicacion.asp>



Fundación Corell

Movilidad, Medioambiente y Seguridad

C/ Orense, 36 - 1º G • 28020 Madrid

Telf: 91 866 90 10

info@fundacioncorell.es

www.fundacioncorell.es

