

PROGRAMA 441M

SUBVENCIONES Y APOYO AL TRANSPORTE TERRESTRE

1. DESCRIPCIÓN Y FINES.

Este programa de gasto está gestionado en sus respectivos ámbitos de competencia por la Dirección General de Transporte Terrestre y por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (dependiente de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

1.1. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.

La Dirección General de Transporte Terrestre, en el desempeño de sus funciones en materia ferroviaria asume la competencia para el establecimiento e imposición de las obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, así como el correspondiente control y seguimiento de los créditos presupuestarios de las partidas previstas para su compensación. Las obligaciones de servicio público y su compensación se establecen en documento contractual firmado entre Renfe-Viajeros, S.M.E. S.A. y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Además para el ejercicio 2021 y siguientes la Dirección General de Transporte Terrestre deberá gestionar la compensación a las empresas ferroviarias por las bonificaciones efectuadas a los viajeros pertenecientes a familias numerosas.

Igualmente, desde el ejercicio 2021 la Dirección General de Transporte Terrestre asume las competencias de cofinanciación del transporte prestado por los consorcios y autoridades de transporte de Madrid, Barcelona, Valencia y de la Comunidad Autónoma de Canarias, así como del transporte colectivo urbano interior prestado por los principales Ayuntamientos del territorio nacional.

Estas competencias se establecen de manera expresa en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que contempla, entre las funciones atribuidas a la Dirección General de Transporte Terrestre, las siguientes:

- La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como, en su caso, la determinación de las correspondientes compensaciones, y la tramitación, adjudicación y en su caso, modificación, de los oportunos contratos de

gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.

- La gestión de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril o carretera, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.
- La gestión y tramitación de las subvenciones al transporte ferroviario a familias numerosas, incluyendo el inicio, tramitación y resolución de expedientes de reintegro en esta materia, así como la designación de instructor en los procedimientos sancionadores sobre la materia.
- Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por empresas ferroviarias.
- La gestión y tramitación de las subvenciones a comunidades autónomas, consorcios regionales de transportes y autoridades de transporte metropolitano, destinadas a la financiación del transporte regular de viajeros y a entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano, que se otorguen con cargo a créditos del Departamento

1.2. DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS NACIONALES DE PEAJE.

Entre las subvenciones al transporte por carretera, se encuentran las gestionadas por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (adscrita al servicio de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Estas subvenciones comprenden las necesarias para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje las pérdidas de ingresos por rebajas o supresión de peajes para vehículos ligeros en distintos tramos así como las derivadas de la modificación temporal de tarifas según lo dispuesto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Se incluyen, también, partidas especialmente dirigidas a potenciar el uso de las autopistas de peaje por parte de los vehículos pesados.

Las subvenciones se otorgan con el objetivo de favorecer la seguridad vial, disminuir la congestión de los itinerarios alternativos así como facilitar el uso de estas infraestructuras por usuarios habituales.

1.3. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.

Este Programa ayuda al logro de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS1 (Fin de la pobreza), ODS3 (Salud y bienestar), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y ODS13 (Acción por el clima). La consecución de estos ODS, se basa en las siguientes medidas principales:

1. **Establecimiento y gestión de las Obligaciones de Servicio Público en el transporte:** establecimiento de determinadas obligaciones a los operadores de transporte en ciertas rutas, relativos a frecuencias, conexiones, precios, que el mercado, por sí mismo, no es capaz de alcanzar, facilitando la movilidad y garantizando la cohesión socioeconómica en todo el territorio y contribuyendo a la igualdad de acceso al transporte.
2. **Subvenciones al transporte público regular de viajeros de Consorcios y Comunidades Autónomas, y al transporte público colectivo urbano interior de las entidades locales:** las subvenciones cofinancian los servicios de transporte público colectivo, permitiendo una mayor eficiencia, más rutas y mejores frecuencias, fomentando su uso para mejorar la fluidez del tráfico, facilitar la movilidad, incorporar vehículos con menores emisiones y hacer ciudades más sostenibles.
3. **Bonificación del tráfico en las autopistas de peaje:** las subvenciones fomentarán el uso de las autopistas, en especial por los vehículos de mayor tonelaje, contribuyendo a la mejora de la fluidez del tráfico y a la seguridad vial en otras redes.

2. ACTIVIDADES.

2.1. MARCO JURÍDICO.

Constituyen el marco jurídico y normativo de las actividades de este programa:

- **Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.**

El Reglamento tiene por objeto, básicamente, la regulación de los aspectos esenciales de las obligaciones de servicio público que pueden imponerse a los operadores públicos o privados encargados de la prestación del servicio de

transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como el régimen de compensación por la asunción de esas obligaciones de servicio público.

Los contratos para la prestación de servicios de transporte de viajeros que incorporen obligaciones de servicio público se adjudicarán con arreglo a las normas del Reglamento, siempre que se reconozca al contratista el derecho a la explotación del servicio, como retribución total o parcial.

Este instrumento normativo establece que el interés general de la continuidad de la prestación de estos servicios justifica la imposición de obligaciones de servicio público que deben ser adecuadamente compensadas porque las reglas del mercado no son suficientes por sí solas, en la medida en que las condiciones de prestación de determinados servicios nunca darán lugar a una recuperación de la inversión efectuada por el contratista o, al menos, a la obtención de un razonable beneficio industrial.

La regulación que esta norma gira en torno al concepto de “contrato de servicio público”, definido como el acto mediante el que una autoridad competente otorga a un operador la gestión y explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a las obligaciones de servicio público. Necesariamente deberá contener: la compensación económica, que habrá que entender como el resarcimiento o abono de una cantidad de dinero, que deberá ser determinado con arreglo a las bases establecidas previamente; o la adjudicación de derechos exclusivos en la prestación del servicio.

Asimismo el contrato deberá evitar una compensación excesiva: garantizar que con ocasión de la compensación no se altere más de lo necesario el juego del mercado. La compensación sólo podrá utilizarse para retribuir al operador por la diferencia con la retribución normal que correspondería en circunstancias comerciales ordinarias. El beneficio razonable que se reconoce a todo operador vendrá determinado por la remuneración del capital que sea habitual en el sector y por el riesgo o falta de riesgo por el ejercicio de la actividad.

- **Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017 por el que se establecen las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros competencia de la Administración General del Estado en la Red Ferroviaria de Interés General.**

El Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, regula el régimen de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

En ejecución de lo que dispone en dicho Reglamento, se suscribió el Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 30 de diciembre de 2010, *“por el que se señalan las obligaciones de servicio público correspondientes a los servicios de transporte ferroviario de viajeros desarrollados por RENFE-Operadora en la Red Ferroviaria de Interés General”*, concretando qué servicios de transporte ferroviario, de entre los que se venían realizando hasta este momento, habían de enmarcarse en el ámbito de las obligaciones de servicio público.

Posteriormente el Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de noviembre de 2011 amplió el número de líneas de Cercanías.

A continuación, el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), en cumplimiento del Real Decreto Ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, estableció un plan de Racionalización de los servicios en varias fases que permitió al Consejo de Ministros reunido el día 28 de diciembre de 2012 establecer el *“Acuerdo por el que se declaran los servicios de transporte ferroviario de viajeros de “media distancia”, competencia de la Administración General del Estado, prestados sobre la red convencional, que quedarán sometidos a Obligación de Servicio Público”*, al que se añadió otro acuerdo del Consejo de Ministros, en su reunión de 5 de julio de 2013, denominado *“Acuerdo por el que se declaran los servicios de transporte ferroviario de viajeros, competencia de la Administración General del Estado, prestados sobre la red de ancho métrico y los de alta velocidad media distancia, prestados sobre la red de Altas Prestaciones (AVANT), que quedarán sometidos a Obligación de Servicio Público”*.

Con estos antecedentes, el Consejo de Ministros en su reunión del 15 de diciembre de 2017 adoptó el Acuerdo por el que se declaran Obligaciones de Servicio Público las relaciones de servicios ferroviarios de viajeros, competencia de la AGE, prestados por RENFE-Operadora por la red de Altas Prestaciones, bajo la denominación de “alta velocidad media distancia” (AVANT) y por la red de ancho métrico, de aplicación en la actualidad.

- **Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.**

Los artículos 97 y 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario entraron en vigor tras la aprobación de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2017, estableciendo modificaciones en el sistema de cánones ferroviarios, que afectan a la cuantía y al procedimiento de pago.

- **Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas**

La Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, prevé en su artículo 12 que la Administración General del Estado establecerá un régimen de bonificaciones en materia de transportes, atendiendo, entre otros criterios, a las categorías en que se clasifican las familias numerosas.

El Reglamento de dicha Ley, aprobado por el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, establece en su artículo 11 las bonificaciones que por la utilización de transporte ferroviario podrán disfrutar las familias numerosas que tengan reconocida oficialmente tal condición. Además, el apartado 3 de ese artículo determina que el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) establecerá el procedimiento que deberán aplicar las empresas ferroviarias afectadas para efectuar las bonificaciones anteriormente citadas, y su posterior liquidación y control.

- **Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.**

La disposición adicional quinta especifica que los Presupuestos Generales del Estado de cada año deben incluir un crédito en favor de aquellas entidades locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano.

Hasta el año 2021 la financiación se realizaba a través de la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local del Ministerio de Hacienda, pasando a ser competencia de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a partir de la entrada en vigor de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, de conformidad con la disposición transitoria segunda del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- **Por lo que respecta al marco jurídico que regula el contrato de concesión de las autopistas de peaje sus normas básicas son:**
 - Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión
 - Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 41/1973).

Cada contrato de concesión, a nivel particular, está regulado por su Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y por su Real Decreto de Adjudicación.

La Ley 8/1972, de 10 de mayo, en su artículo 24, establece que el Gobierno, a propuesta del actual Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, podrá modificar, por razón de interés público, las características de los servicios contratados y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios, con informe previo del de Hacienda si las modificaciones afectan al régimen económico-financiero de la concesión.

De acuerdo con este artículo, el Consejo de Ministros ha aprobado diferentes reales decretos de modificación del contrato de concesión con el fin de facilitar el uso de las autopistas de peaje a los usuarios en diferentes tramos, cuando así se ha considerado por las características de trazado y nivel de servicio de los itinerarios alternativos . De acuerdo con estas modificaciones, la sociedad concesionaria de la autopista bonifica el peaje de los usuarios y la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje compensa las pérdidas de ingresos de peaje que se ocasionan.

2.2. SUBVENCIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Las subvenciones al transporte ferroviario son las que se relacionan a continuación:

- **Contrato entre la Administración General del Estado y la sociedad mercantil estatal RENFE Viajeros, S.A. para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia”, “Alta Velocidad Media Distancia (AVANT)” y “Ancho Métrico”, competencia de la Administración General del Estado, sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el periodo 2018-2027.**

Para la prestación de las obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha

firmado en los años pasados, desde la entrada en vigor del Reglamento CE 1370/2007, de 23 de octubre, los contratos correspondientes con la empresa pública RENFE Viajeros S.A. para establecer las condiciones de su prestación en base a los acuerdos de Consejo de Ministros por los que se establecen las relaciones consideradas obligaciones de servicio público.

Con fecha 18 de diciembre de 2018 se firmó un nuevo contrato que cubre el periodo 2018-2027. En este contrato se establecen las condiciones de prestación, las normas de calidad, los derechos exclusivos y la compensación económica máxima que abonará la Administración General del Estado, así como los incentivos y penalizaciones, entre otros aspectos.

- **Compensación a RENFE VIAJEROS por servicios prestados en Cataluña.**

El punto primero de los Acuerdos de la Comisión Mixta de Asuntos Económicos y Fiscales Estado-Generalitat de fechas 22 de diciembre de 2009 y 17 de noviembre de 2010, señala que la Generalitat de Cataluña asume la gestión y dirección del transporte ferroviario de viajeros de Cercanías de Barcelona y de los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red convencional íntegramente desarrollados en Cataluña, desde el 1 de enero de 2010 y el 1 de enero de 2011 respectivamente.

Asimismo, el punto 3 de ambos Acuerdos establece la necesidad de negociar entre la Generalitat de Cataluña y RENFE Viajeros S.M.E. S.A. (RENFE-Operadora en ese momento) un Contrato Programa para el período 2011-2015.

En este sentido, el Órgano Mixto de Coordinación y Control Generalitat-RENFE Operadora, aprobó, en su sesión de 17 de junio de 2013, la “Propuesta de contrato de servicio público para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales de titularidad de la Generalitat de Catalunya sobre la red ferroviaria de interés general (RFIG) 2011-2015”. Dicha Propuesta de contrato se encuentra aún en fase de tramitación según se establece en los Acuerdos antes citados.

- **Ayudas para satisfacer bonificaciones en billetes de transporte ferroviario expedidos a familias numerosas.**

En cumplimiento del artículo 11.3 del Reglamento de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, se ha publicado la Orden TMA/414/2021, de 26 de abril, por la que se establece el procedimiento de bonificación de los precios de transporte ferroviario de viajeros a los miembros de familias numerosas y su posterior liquidación a las empresas ferroviarias que tiene

por objeto establecer el procedimiento para la aplicación de las bonificaciones sobre las tarifas de transporte ferroviario a los miembros de familias numerosas, así como determinar las formalidades que deberán seguir las empresas ferroviarias afectadas para emitir los billetes bonificados y su posterior liquidación y control, para el ejercicio 2021 y siguientes.

Las liquidaciones previstas en el proyecto de orden no se aplicarán a los servicios sujetos a obligaciones de servicio público, cuando las reducciones de precio a los miembros de familias numerosas llevadas a cabo en el curso de aquéllos sean objeto de compensación a través del correspondiente contrato de servicio público.

- **Compensaciones a los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera para uso general declarados OSP.**

Se establecerán compensaciones económicas para aquellos contratos de concesión de transporte regular de viajeros por carretera en los que se hayan impuesto condiciones de obligación de servicio público de acuerdo con lo dispuesto el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

- **Reequilibrio económico de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general para paliar las consecuencias del COVID-19.**

El art. 2 del Real Decreto-ley 37/2020 establecía un procedimiento general de reequilibrio económico de contratos de gestión de servicio público o de concesión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, destinado a paliar las consecuencias en el sector de la disminución de la demanda durante el desarrollo de la pandemia de COVID-19 desde la finalización del Estado de Alarma declarado por RD 463/2020, y compensar por los nuevos costes soportados por labores de desinfección de los vehículos adscritos. No obstante, también se tienen en cuenta la disminución de los costes de explotación por la reducción de frecuencias, de los costes laborales respecto a la situación de partida, y de los costes fijos por los kilómetros no recorridos.

Estas ayudas estaban planteadas como un procedimiento de reequilibrio imbricado dentro de la gestión de los contratos en ejecución, conforme a lo establecido por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, siempre que el servicio continuase vigente y prestándose al menos hasta el 31 de diciembre de

2021. Sin embargo, este procedimiento especial implica que, en caso de que la propuesta de resolución reciba algún tipo de oposición durante el trámite de audiencia, deberá recabarse informe del Consejo de Estado antes de poder resolver y comprometer el gasto, así como reconocer la obligación y tramitar el pago. Por tanto, existe la posibilidad de que determinados expedientes no puedan culminarse durante el ejercicio 2021, debiendo prever esta circunstancia para su adecuada cobertura financiera durante el ejercicio 2022, en el que debería realizarse el resto de la tramitación.

- **Subvenciones nominativas destinadas a la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias.**

La Administración General del Estado colabora desde hace muchos años con las Comunidades Autónomas financiando el déficit de transporte regular de viajeros de las grandes Áreas Metropolitanas y del Archipiélago Canario mediante la asignación de recursos presupuestarios, a medida que el nivel de autogobierno y la ampliación de los recursos de que disponen dichas Comunidades Autónomas ha venido incrementándose.

Hasta el año 2021 la financiación se realizaba a través de la Secretaría General de Financiación Autonómica y Local del Ministerio de Hacienda, pasando a ser competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a partir de la entrada en vigor de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Las subvenciones a estos organismos autonómicos tienen como objetivo dotarlos de recursos financieros suficientes en el ámbito del transporte público regular de viajeros por razones de especial interés general en el marco de las políticas programadas por el Gobierno, y responden a necesidades específicas que no se encuentran recogidas en el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas.

- **Subvenciones a las Entidades Locales por servicios de transporte público colectivo urbano interior.**

Las subvenciones a estas Entidades Locales tienen como objetivo dotarlas de recursos financieros suficientes en el ámbito del transporte público colectivo urbano por razones de especial interés general en el marco de las políticas programadas por el Gobierno, y responden a necesidades específicas que no se encuentran recogidas en el sistema de financiación de las Entidades Locales.

En principio se prevé integrar en los presupuestos anuales una dotación presupuestaria con carácter indefinido, a favor de aquellos Municipios que dispongan de un servicio de transporte colectivo urbano y cumplan una serie de requisitos demográficos. Se excluyen aquellas Entidades Locales que ya reciben financiación de los Presupuestos Generales del Estado a través de las Subvenciones nominativas a determinados organismos autonómicos. Los criterios de asignación incluyen parámetros de tipo medioambiental y de eficiencia en la gestión.

- **Programa de Subvenciones para una movilidad territorial innovadora a favor de Comunidades Autónomas y Entidades Locales.**

La finalidad inicial de este programa de ayudas es que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pueda responder de forma alternativa, innovadora, económica y eficiente a las peticiones que se reciben del territorio en relación a la conectividad en el territorio, muy especialmente en zonas en riesgo demográfico, y que usualmente se dirigen hacia la petición de nuevos servicios OSP ferroviarios o de concesiones AGE por carretera, y que en muchas ocasiones no son instrumentos adecuados para resolver estas necesidades, ya que las especiales características de estas zonas, especialmente, requieren soluciones que van más allá de los enfoques tradicionales que han demostrado que en determinados ámbitos no resuelven las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

Las ayudas se dirigen tanto a Comunidades Autónomas como a Entidades Locales. Las subvenciones que se otorguen a las entidades territoriales beneficiarias tienen como objetivo apoyar financieramente la implantación de soluciones innovadoras de movilidad, acompañarlas desde la AGE en el proceso de su implantación y seguimiento, y permitir realizar una labor de difusión, dinamización y sensibilización social.

Las ayudas deberán facilitar soluciones de movilidad adaptadas a las necesidades del territorio y la dimensión de las poblaciones afectadas, así como optimizar la eficacia y eficiencia en la aplicación de los recursos públicos. Cada subvención individual se determinará en un Real Decreto que establezca las bases reguladoras para la concesión, control y seguimiento de esa ayuda concreta, y posteriormente en un convenio a celebrar con la Comunidad Autónoma o Entidad Local beneficiaria. El convenio especificará la ayuda que se concede, y los derechos y obligaciones de cada una de las partes intervinientes.

- **Subvención a la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras.**

Para el ejercicio 2022 está prevista una subvención destinada a la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras.

2.3. SUBVENCIONES DE LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS NACIONALES DE PEAJE.

En este apartado se encuentran las subvenciones necesarias para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por la pérdida de ingresos de peaje a causa de la aplicación de bonificaciones o exenciones de peaje en diversos tramos, así como las derivadas de la modificación temporal de tarifas según lo dispuesto en la Ley 37/2015, de Carreteras.

Se relacionan a continuación las autopistas en las que se realizan descuentos de peaje o supresión del mismo en algunos tramos y las sociedades concesionarias afectadas.

- **Subvenciones a Seittsa**
 - Se consigna una dotación para compensar a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre por modificación de tarifas, según convenio.
- **Subvenciones a la Xunta de Galicia**
 - Subvención directa a la Xunta de Galicia para la gratuidad de la conexión de la AG-55 con el acceso al Puerto exterior de La Coruña.
 - Subvención directa a la Xunta de Galicia por los peajes no percibidos por la conexión de la AG-55 con el Acceso al Puerto Exterior de la Coruña.
- **Autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza (Autopista Vasco-Aragonesa Concesionaria Española S.A.).**

Se compensa a Autopista Vasco-Aragonesa C.E.S.A. por bonificaciones sobre el peaje en diferentes tramos de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza, establecidas por reales decretos que aprobaron convenios al efecto. Las bonificaciones que se compensan son las siguientes:

En el tramo Haro-Alfaro: Exención del peaje de los movimientos que se encuentran dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con origen y destino en los enlaces de la autopista AP-68, Bilbao-Zaragoza. (Real Decreto 2027/2009,

de 23 de diciembre). Esta medida se financia a partes iguales con el Gobierno de La Rioja. Concretamente se realizan los descuentos:

- Exención de peaje a todos los vehículos (ligeros y pesados) en movimientos internos entre Cenicero-Navarrete-Logroño-Agoncillo.
- Los vehículos ligeros que realicen recorridos de ida y vuelta con origen y destino en dos enlaces de la autopista AP-68 comprendidos entre los de Haro y Alfaro, ambos inclusive, están exentos del pago del peaje correspondiente cuando el origen del tránsito de ida coincida con el destino del de vuelta y viceversa y el retorno se realice en las 24 horas siguientes al tránsito de origen, excepto para los enlaces comprendidos en el apartado anterior, que se rigen por las condiciones expuestas en él.
- Bonificación del 50 por 100 para el resto de movimientos internos tanto para vehículos ligeros como pesados (Real Decreto 584/2014, de 4 de julio) en el tramo Haro-Alfaro. Esta bonificación es adicional a la establecida en el Real Decreto 2027/2009, de 23 de diciembre.

En el tramo Zaragoza-Gallur:

- Exención de peaje a vehículos ligeros en trayectos internos con mismo origen y destino y realizados en 24 horas (Real Decreto 1574/2009, de 9 de octubre). Bonificación del 25 por 100 al peaje de vehículos pesados en trayectos internos (Real Decreto 920/2013, de 22 de noviembre).

En el tramo Tudela-Zambrana

- Aplicación de medidas de bonificación de peajes a determinados vehículos pesados en la autopista AP-68 en el tramo Zambrana-Tudela mediante Convenio entre la Administración General del Estado, el Gobierno de La Rioja y Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, Sociedad Anónima Unipersonal, aprobado por Real Decreto 757/2019, de 27 de diciembre.

- **Autopista AP-66, León-Campomanes (Autopista Concesionaria Astur Leonesa, S.A.).**

- Compensación de las bonificaciones de peaje a vehículos pesados en la autopista AP-66 León-Campomanes.
- Compensación por las bonificaciones de peaje a vehículos ligeros en la autopista AP-66 León-Campomanes.

- **Autopista AP-9, Ferrol-Frontera Portuguesa (Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española S.A.).**

- Compensación por la gratuidad de los movimientos internos en los tramos Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala (Real Decreto 633/2006 de 19 de mayo modificado por el Real Decreto 803/2017, de 28 de julio).
- Real Decreto 681/2021, de 27 de julio, de modificación de la concesión de la autopista AP-9 (Ferrol- frontera portuguesa) para establecer bonificaciones de peaje adicionales a las ya existentes.

Se compensa a la sociedad concesionara por las bonificaciones en el peaje que contempla el proyecto de real decreto, que consisten, para vehículos ligeros, en la implementación de bonificaciones en el peaje por habitualidad y recurrencia:

- En trayectos de ida y vuelta, bonificación del 100 por ciento del peaje del recorrido de vuelta cuando el retorno se produzca en las 24 horas siguientes al tránsito de ida y sea el inverso de éste.
- En el tramo Vigo-Tui, cualquier día del año, bonificación adicional del 50 por ciento del recorrido de ida para aquellos usuarios que realicen trayectos de ida y vuelta entre dos enlaces comprendidos en el tramo cuando ambos trayectos se realicen en un plazo máximo de 24 horas y uno sea el inverso del otro.

En el tramo Redondela –Vigo, exención de peaje para recorridos de ida y vuelta (mismo origen y destino y sentidos contrarios) que se realicen en un plazo máximo de 24 horas entre ellos, cualquier día del año.

- Para cualquier recorrido por la autopista, se aplicará una reducción adicional a las anteriores del 20 por ciento para vehículos ligeros que realicen 20 o más desplazamientos al mes por la autopista,

En lo que se refiere a vehículos Pesados 1 y Pesados 2, el proyecto de real decreto contempla una bonificación del 20 por ciento para todos los recorridos de la autopista, así como la gratuidad de los recorridos internos en el tramo Redondela-Vigo.

- **Ley 37/2015, 29 de septiembre, de Carreteras.**

- Se consigna una dotación para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje por desvíos de tráfico de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Además, el presupuesto está dotado de una partida para compensar a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado según estudios de nuevas necesidades.

El objetivo de todas estas medidas es mejorar la funcionalidad de la red de carreteras dependientes de la Administración General del Estado trasvasando tráfico de los itinerarios alternativos a las autopistas de peaje que tienen mayor capacidad y mejores condiciones de trazado.

Se trata de modificar la estructura tarifaria de las concesiones, de forma que, con un bajo coste, se fomente el uso de la capacidad excedente de las autopistas de peaje tanto por vehículos ligeros como pesados, consiguiendo una utilización más eficaz del conjunto de la infraestructura, junto con una mejora de la seguridad vial y consecuentemente una reducción potencial de accidentes.

Con estas medidas se favorece la movilidad, se incrementa la seguridad y se mejora la sostenibilidad ambiental. Se potencia, asimismo, el crecimiento económico y la competitividad.

En lo que se refiere a indicadores de seguimiento de la aplicación de las medidas de bonificación referidas, se reseña que en las normas de aprobación no quedan especificados dichos indicadores, realizándose un seguimiento de la evolución de la incidencia de las medidas aplicadas.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

La competencia para la gestión del Programa 441M "Subvenciones y apoyo al transporte terrestre" está compartida entre la Dirección General de Transporte Terrestre y la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

En cuanto a la Dirección General de Transporte Terrestre, los créditos previstos en el presupuesto 2022 tratan de dar cobertura financiera a las compensaciones por obligaciones de servicio público en los servicios prestados durante los años 2020, 2021 y el propio 2022, de Cercanías, Media distancia —tanto sobre la red convencional como sobre la red de alta velocidad—, y Ancho Métrico, ya declarados en los respectivos Acuerdos de Consejo de Ministros. Además se liquidarán para el año 2021 las compensaciones a las empresas ferroviarias por las bonificaciones a los viajeros pertenecientes a familias numerosas.

Asimismo, en lo referente a autopistas de peaje, el presente programa se gestiona por la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO/ACTIVIDAD					
1. Bonificaciones al transporte ferroviario de familias numerosas					
INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
– Desplazamientos subvencionados (nº)	--	--	873.180	873.180	913.000
– Importe total subvencionado (€)	--	--	10.000.000	10.000.000	10.000.000

OBJETIVO/ACTIVIDAD					
2. Subvenciones para financiación del transporte público de viajeros					
INDICADORES	2020		2021		2022
	Presupuestado	Realizado	Presupuestado	Ejecución prevista	Presupuestado
Subvenciones nominativas para la financiación del transporte público regular de viajeros de Madrid, Barcelona, Valencia y las Islas Canarias.					
– Grado de ejecución presupuestaria (%)	--	--	100	100	100
Subvenciones a las Entidades Locales por servicios de transporte público colectivo urbano interior					
– Grado de ejecución presupuestaria (%)	--	--	100	100	100

OBJETIVO/ACTIVIDAD					
3. Subvenciones para una movilidad territorial innovadora a favor de Comunidades Autónomas y Entidades Locales					
1. Comunidades Autónomas					
INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
- Nº de actuaciones realizadas	-	-	-	-	4
- Media del nº de habitantes que se ven beneficiados por cada actuación	-	-	-	-	200.000
2. Entidades Locales					
INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
- Nº de actuaciones realizadas	-	-	-	-	6
- Media del nº de habitantes que se ven beneficiados por cada actuación	-	-	-	-	80.000