



**Informe anual del transport
públic col·lectiu per carretera
a l'àmbit del sistema tarifari
integrat de l'ATM Camp de
Tarragona.**

Any 2015



ATM Camp de Tarragona

Setembre 2018

Índex

1. Introducció	2
2. Evolució dels viatgers en transport públic interurbà i urbà. Sèrie 2009-20153	
3. Comparació de l'evolució mensual del nombre de viatgers en transport públic i de les taxes de penetració dels títols ATM durant l'any 2014 i 2015. 4	
4. Zones recorregudes	7
5. Tipologies de títols ATM i distribució anual.....	8
6. Ús dels diferents títols per zones.....	12
7. Transbordaments per zones.....	15
8. Línies de transport públic més utilitzades	17
9. Parades de transport públic més utilitzades.....	23
10. Poblacions amb més ús de transport públic	28
11. Franges horàries i dies de la setmana.....	35
12. Demanda i oferta del transport públic al Camp de Tarragona per operadors	40

L'edita:

Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat
C. Anselm Clavé, 1
43004 Tarragona
www.atmcamparragona.cat

Dipòsit legal: B 14765-2014

Consell de redacció:

Trinitat Castro Salomó
Juan Manrubia i Gibert
Daniel Miravet i Arnau
Nacho Miró i Cortés
Santiago Gatica

1. Introducció

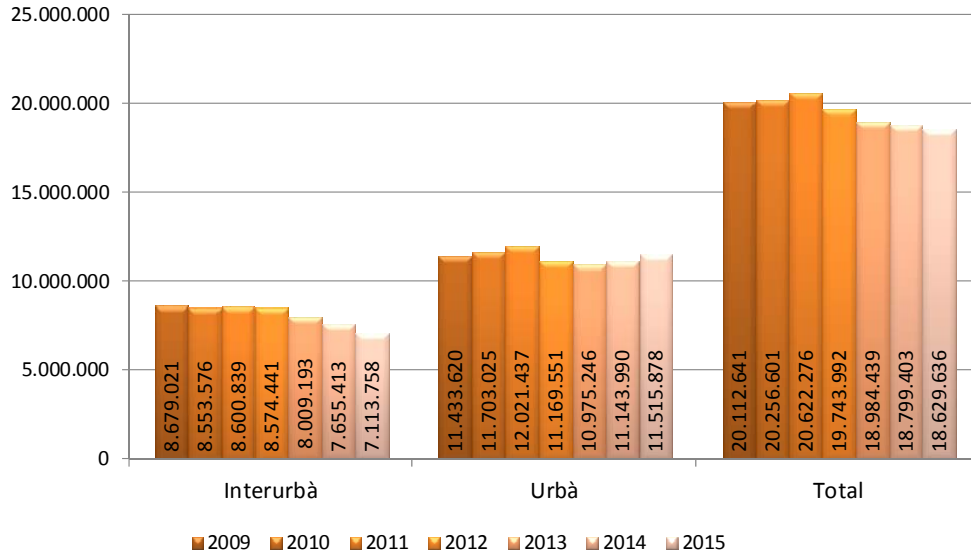
D'acord amb els seus estatuts, el Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM del Camp de Tarragona), és una entitat de dret públic amb personalitat jurídica i patrimoni propis, que té com a objectiu principal la coordinació del sistema de transport públic de viatgers a les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès. A més d'altres finalitats addicionals que defineixen els mateixos estatuts, entre les quals es pot destacar l'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada; l'anàlisi i estudi de l'evolució del mercat global de la mobilitat amb especial atenció al seguiment de l'evolució dels desplaçaments en transport públic i en transport privat; o l'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.

El consorci es troba integrat per la Generalitat de Catalunya, els ajuntaments de Tarragona, Reus, Valls, Cambrils, Vila-seca, Salou, Falset i Calafell, i els Consells Comarcals de les sis comarques que conformen l'àmbit integrat.

El present informe s'emmarca dins les funcions que els estatuts atribueixen a l'ATM del Camp de Tarragona. Les dades i l'anàlisi que hi apareixen són el resultat, en la seva pràctica totalitat, del tractament de la informació generada pel sistema tarifari integrat, la qual permet construir una imatge fidedigna de l'evolució de la demanda de transport públic des de la implantació dels títols integrats de transport en el territori.

2. Evolució dels viatgers en transport públic interurbà i urbà. Sèrie 2009-2015

Gràfica 1. Evolució dels viatgers en transport públic col·lectiu per carretera.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

La quantitat global de viatgers del transport públic segueix amb la tendència descendent que experimenta des del 2012. La disminució del nombre total de viatgers respecte de l'any precedent és del 0,90%, percentatge lleugerament inferior al de l'any 2014, i sobretot, sensiblement més baix a la pèrdua relativa de viatgers que va tenir lloc en els anys 2012 i 2013, quan va ser del 2,6% i el 3,85%, respectivament.

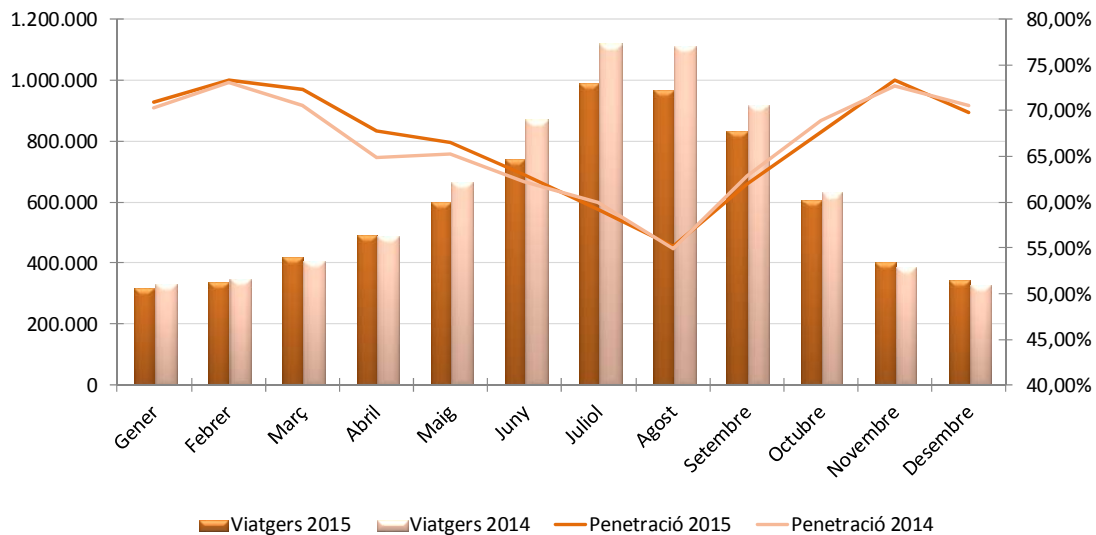
Com s'observa en el gràfic, l'evolució del nombre de viatgers en el transport urbà és divergent respecte de l'interurbà. Anàlogament a l'any 2014, el nombre de viatgers del transport interurbà va baixar, mentre que els viatgers de les línies urbanes es van incrementar. En el primer dels casos, el descens respecte a l'any anterior va ser del 7%, pèrdua superior en relació a les registrades el 2014 i 2013. Per la seva banda, els viatgers del transport públic urbà van ser un 3% superiors a la xifra de l'any anterior. Així, el descens dels viatgers de transport interurbà és en valor absolut més gran que l'increment del transport urbà per tercer any consecutiu, fet que explica la tendència global negativa.

El transport urbà presenta valors superiors als 11.500.000 viatgers, superant la xifra de l'any 2009 i acostant-se als valors màxims de 2010 i 2011 (11.703.025 i 12.021.437 respectivament). En contraposició, la caiguda del nombre de viatgers del transport interurbà és pronunciada, sent de 541.655 en termes absoluts, disminució similar a la de l'any 2013, quan es va acostar als 600.000.

3. Comparació de l'evolució mensual del nombre de viatgers en transport públic i de les taxes de penetració dels títols ATM durant l'any 2014 i 2015.

Serveis interurbans

Gràfica 2. Serveis interurbans: evolució del nombre de viatgers i la penetració. Anys 2014 i 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Quan s'analitza l'evolució mensual del nombre de viatgers dels serveis interurbans, emergeix una característica determinant: la marcada estacionalitat. No obstant això, s'observa una suavització d'aquest fenomen durant l'any 2015 com a conseqüència de la reducció del nombre de viatgers, la qual es concentra en els mesos d'estiu. Aquesta no és una tendència nova, atès que ja s'havia constatat l'any 2014. Així doncs, prenent com a referència el període quadrimestral de màxima activitat turística, de juny a setembre, el percentatge de viatgers interurbans sobre el total anual l'any 2015 va ser del 50%, per sota del 52,7% de l'any 2014 i el 53,6% del 2013.

Paral·lelament a la relaxació de l'estacionalitat, s'aprecia que en els mesos de març, abril, novembre i desembre es van incrementar els viatgers respecte a l'any precedent. Els increments en aquests mesos són modestos. En canvi, la caiguda global del nombre de viatgers en els mesos de maig a octubre és del 10,5%, i presenta un descens màxim al mes de juny del 14,5%.

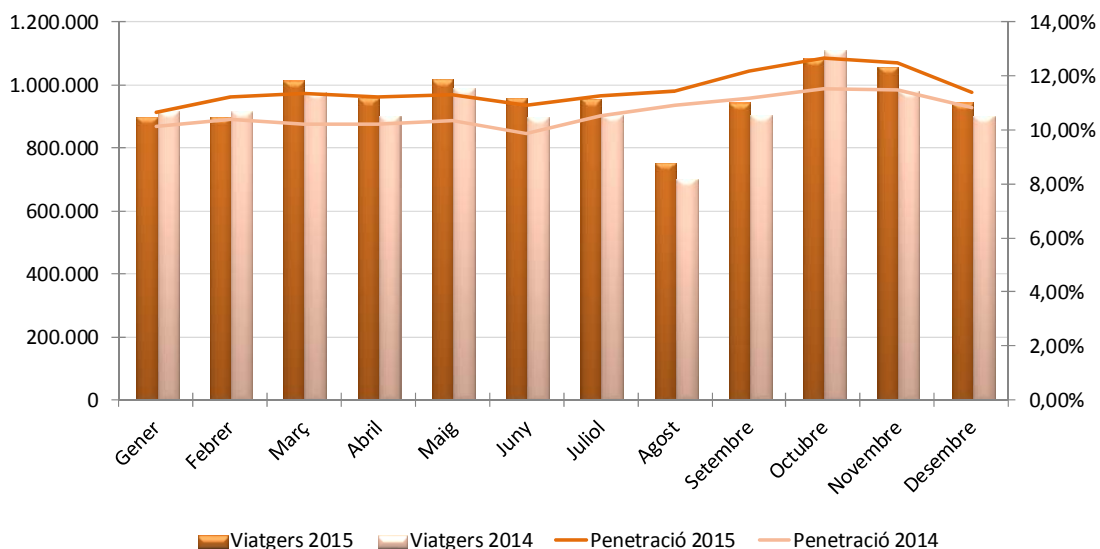
En referència al grau de penetració dels títols integrats de l'ATM, es percep que la seva tendència de creixement persisteix durant tots els mesos de l'any, amb les excepcions dels mesos de juliol, setembre, octubre i novembre. Tal com va succeir els dos anys anteriors, durant el 2015 els percentatges de penetració s'han situat sempre per damunt del 60%, amb l'única excepció dels mesos de juliol i d'agost. Tots dos mesos però, presenten augments de la penetració respecte l'any 2014. A més, en els mesos de gener a març, i també el mes de novembre, la penetració s'ha mantingut per sobre del 70%. El major coneixement del sistema

tarifari per part dels usuaris, combinat amb una major utilització del transport públic per a la mobilitat obligada, expliquen en bona part aquesta tendència ascendent.

Es pot concloure que durant els mesos estivals la penetració és relativament més baixa, tot i que creixent, en comparació amb la resta de l'any degut al menor grau d'utilització del transport públic per part dels visitants del territori. Es tracta d'usuaris que en molts casos no estan familiaritzats amb l'existència del sistema tarifari integrat, o que creuen que no els surt a compte l'adquisició del títol integrat si la seva estada és curta, o si no tenen planificats un nombre important de desplaçaments. Aquest darrer escenari assenyala un perfil d'usuari de baixa freqüència, i/o baixa recurrència, fet totalment lògic si la seva estada no s'allarga més enllà de les dues setmanes. Cal pensar que els beneficis derivats de la utilització dels títols integrats s'eixamplen quan aquests dos conceptes apareixen en escena. D'altra banda, es constata una utilització cada cop més intensiva dels títols ATM relativa a la mobilitat obligada, sent àmpliament majoritari el seu ús entre els viatgers de transport públic. El seu grau de creixement potencial de cara als propers anys per aquesta tipologia de desplaçament és força limitat.

Serveis urbans

Gràfica 3. Serveis urbans: evolució del nombre de viatgers i la penetració. Anys 2014 i 2015



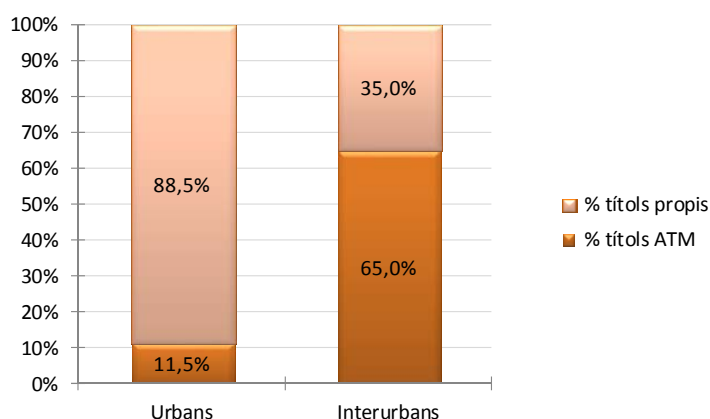
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Consolidant la tendència iniciada el 2014, l'any 2015 els serveis urbans assoleixen una recuperació important del volum de viatgers. Les excepcions d'aquesta tendència positiva van ser els mesos de gener, febrer, i octubre, quan es van enregistrar pèrdues de viatgers respecte l'any 2014. Aquests descensos contrasten, amb l'important increment dels mesos d'agost i novembre, superiors al 7%. D'aquesta manera, els augments dels mesos amb un comportament favorable contraresta i excedeix l'evolució dels mesos en els quals cau el nombre de viatgers, fet que propicia l'augment global de viatgers.

D'altra banda, el transport públic urbà registra un notable creixement de la penetració dels títols ATM respecte l'any 2014. De fet, la penetració és superior durant tots i cadascun dels mesos

de l'any en comparació amb els de l'any precedent. No obstant això, segueix molt lluny de la que presenten els serveis interurbans, tal com es fa palès en la gràfica 4. Mentre el percentatge global de penetració dels títols ATM de l'any 2015 als serveis interurbans se situa en el 65%, en el cas dels serveis urbans no arriba al 12%. Això es deu bàsicament a l'existència d'abonaments de títols propis dels operadors de transport públic, que tot i no permetre els transbordaments amb els serveis urbans d'altres poblacions i les línies interurbanes, sí que presenten tarifes més avantatjoses dins del municipi. El nivell de penetració presenta una certa estabilitat, sense baixar del 10% ni superar el 13%. En general, tal i com s'ha constatat en els anys precedents, s'observa uns percentatges de penetració lleugerament més elevats durant la segona meitat de l'any respecte el primer semestre, fet que demostra que els títols ATM continuen consolidant-se mica en mica dins de les opcions dels viatges urbans.

Gràfica 4. Serveis urbans i interurbans: percentatge de Títols propis i Títols Integrats. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

4. Zones recorregudes

L'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, comprèn un total de 132 municipis dividits en **cinc zones tarifàries**. Els viatgers han d'adquirir el títol d'acord amb el nombre de zones per on volen transitar.

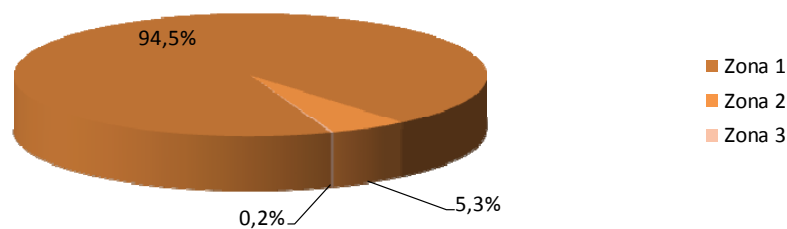
Mapa 1. Divisió zona de l'àmbit territorial de l'ATM Camp de Tarragona



Font: Elaboració pròpia a partir de les bases cartogràfiques de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

En aquest sentit, les dades generades pel Sistema tarifari integrat de l'ATM del Camp de Tarragona permeten avaluar el nombre de zones recorregudes pels usuaris en els seus trajectes. Així doncs, respecte a l'any anterior, els percentatges romanen estables, i únicament es constata un mínim retrocés del pes dels viatgers d'una zona, el qual és absorbit pels percentatge de viatgers de dues i tres zones. Així, l'any 2015 la gran majoria de viatges realitzats continuen sent d'una zona, amb un percentatge del 94,5%. Els viatges de dues zones augmenten fins el 5,3%, mentre que els viatges de tres zones tenen una representació que es podria seguir qualificant de marginal, amb un 0,2% del total.

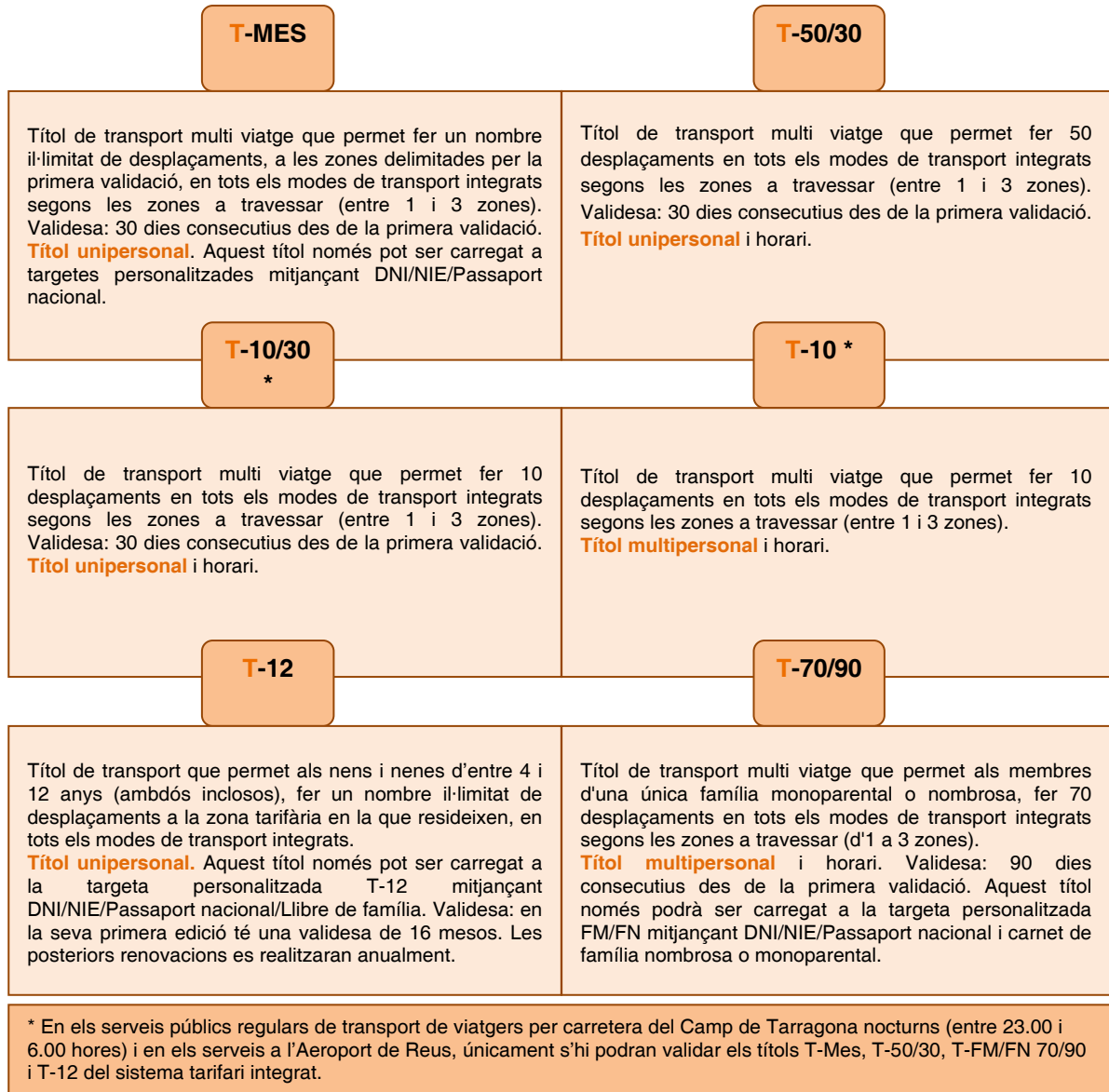
Gràfica 5. Percentatge de validacions dels títols ATM per zones



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

5. Tipologies de títols ATM i distribució anual

L'Autoritat Territorial de Mobilitat del Camp de Tarragona ofereix 6 títols integrats diferents amb la finalitat d'adaptar-se a les particulars necessitats de mobilitat dels usuaris. Tot seguit, es detallen les característiques de cadascun dels títols que composaven la gamma l'any 2015:

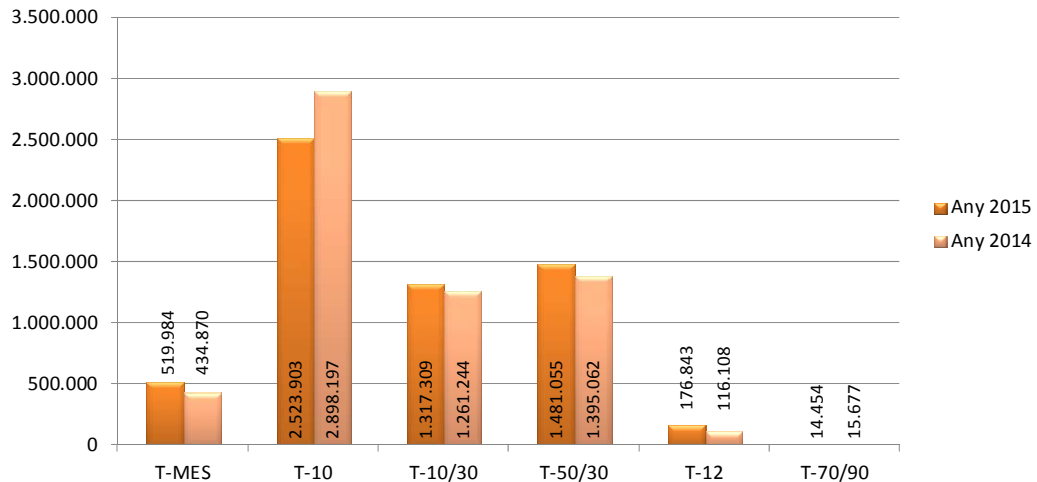


Aquesta diversitat de títols facilita una major adequació als diferents perfils d'usuaris. El nostre territori està fortament caracteritzat per una dualitat estacional en l'activitat econòmica de la qual en deriva la presència de dues tipologies principals d'usuari del transport públic amb necessitats de mobilitat marcadament diferenciades. Per una banda hi ha els residents que efectuen desplaçaments per raó de treball i estudi i, per l'altra, els turistes, els quals propicien l'existència d'un patró en el període estival amb un comportament que dista de les regularitats que es poden observar durant la resta de l'any. No obstant, es pot considerar un tercer perfil distint dels dos anteriors, en el qual s'hi barregen característiques d'ambdós. Es tracta dels treballadors del sector serveis ocupats en activitats de caire estacional, que presenten unes necessitats pròpies

de mobilitat que també es concentren en períodes concrets de l'any. S'entén, doncs, que la diversitat del perfil de l'usuari, fa que les preferències tarifàries prenguin sentits diferents.

Tal com es pot observar en el gràfic 6, i anàlogament a allò succeït l'any 2014, el títol integrat més utilitzat va ser el T-10. El 2015, la quantitat de validacions d'aquest títol va ser de 2.523.903, enfront de les 2.898.197 registrades durant l'any precedent. El segon títol amb major quantitat de validacions va ser el T-50/30, que va experimentar un creixement de prop de 86.000 viatgers respecte al 2014, fins a assolir-ne 1.481.055. En tercer lloc es va situar el títol T-10/30, superant també la xifra de l'any anterior en més de 56.000 viatgers fins a arribar a l'1.317.309. Amb valors més modestos, el títol T-MES va ser utilitzat per 519.984 viatgers, mentre que els usuaris que van fer ús del títol T-12, destinat en exclusiva a infants de 4 a 12 anys, són una suma de 176.843 persones. En aquest darrer cas, però, l'increment absolut interanual supera les 60.000 validacions. Finalment, el títol menys utilitzat va ser el T-70/90, els usuaris dels quals estan restringits a famílies nombroses i monoparentals, amb 14.454 validacions al llarg de l'any.

Gràfica 6. Ús anual dels títols ATM

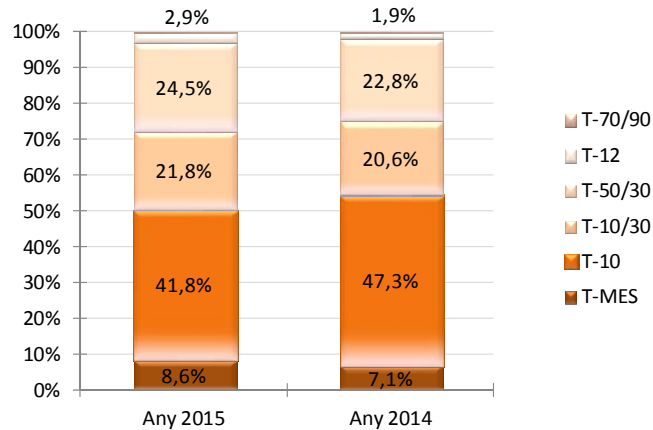


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

En termes relatius també es reflecteix aquesta pèrdua de pes del T-10. Així, mentre que l'any 2014, el T-10 va significar el 47,3% del total de validacions registrades, al llarg del 2015 el seu pes va disminuir fins al 41,8%. Tot i la notable caiguda, continua sent el títol preponderant del sistema amb un considerable avantatge respecte a la resta de títols pertanyents al sistema integrat. Aquesta dada podria resultar sorprenent ja que d'alguna forma indica que els usuaris del transport públic tindrien un perfil més aviat esporàdic. No obstant això, cal recordar el patró dual d'usuaris, condicionat per la utilització del transport públic per part de visitants, i també pels treballadors ocupats en activitats de caire estacional. Aquest comportament queda corroborat en la gràfica 8, la qual revela que la utilització del T-10 es veu marcadament incrementada durant el període turístic corresponent al quadrimestre conformat pels mesos de juny, juliol, agost i setembre. Aquest fet, doncs, indica que certament el perfil de viatgers és esporàdic, donat que l'increment de la demanda rau en els turistes que utilitzen el T-10 atrets per la seva elevada flexibilitat, en tractar-se d'un títol multipersonal. En aquest sentit, la caiguda en la proporció de validacions sobre el total, de 5,5 punts percentuals globalment, és

simptomàtica de que la disminució dels viatges interurbans ha incidit primordialment sobre el viatger foraster.

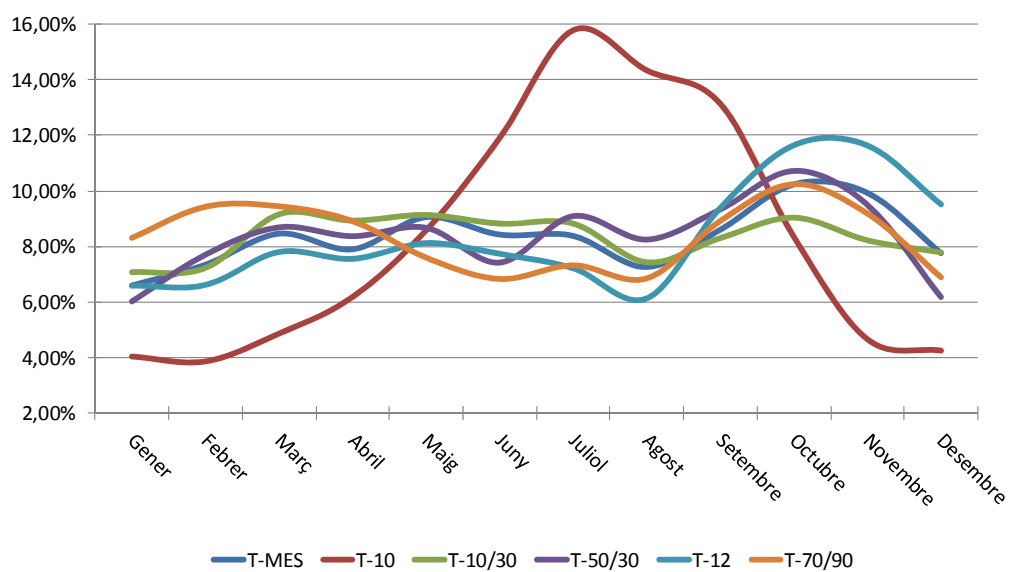
Gràfica 7. Distribució de viatgers segons títol ATM. Anys 2014 i 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

La resta de títols es reparteixen la reducció de la quota del T-10. El segon títol en utilització, amb un percentatge d'ús sobre el total del 24,5%, és el T-50/30 que es caracteritza per ser un títol unipersonal i molt atractiu pels seus desplaçaments rutinaris i/o habituals per raons d'estudi o treball dels residents. És un dels títols que incrementa en major mesura el seu protagonisme, amb un guany en la seva quota d'1,7 punts respecte 2014. Seguidament, amb un 21,8% d'utilització, està el T-10/30, el qual també s'ajusta a la demanda d'un perfil d'usuari resident que, per exemple, es desplaça en transport públic no diàriament, però sí amb certa regularitat durant el mes. També és atractiu per aquells treballadors amb horaris poc regulars, que no arriben a esgotar els viatges del T-50/30, escenari més freqüent en ocupacions de tipus estacional. El seu increment de pes en comparació a l'any anterior és lleugerament inferior en comparació amb el T-50/30, d'1,2 punts percentuals en total. Amb un percentatge força inferior, del 8,6%, el T-MES, que permet realitzar un nombre il·limitat de viatges durant un període 30 dies, se situa com el quart títol més utilitzat pels usuaris de transport públic del Camp de Tarragona. El seu pes humil és conseqüència de la competència que li suposa l'existència del T-50/30, ja que aquest darrer permet efectuar un nombre força elevat de viatges durant un mes, i d'aquesta manera ja cobreix suficientment les necessitats d'un gran volum d'usuaris. Tot i que la proporció d'usuaris del T-Més és modest, l'esmentat títol també experimenta un guany de quota substancial de fins a 1,5 punts percentuals, tot continuant la tendència del 2014. Finalment, el T-12 i el T-70/90 ocupen les dues darreres posicions en quant a quota d'utilització. La baixa utilització del primer ve donada pel fet que és un títol destinat en exclusiva a un segment d'edat relativament curt, dels 4 als 12 anys, i que en moltes ocasions utilitza el transport públic acompanyat d'adults. Malgrat aquests elements, tal com demostren les dades, es produeix una evolució positiva any rere any, fet indicatiu del seu potencial de consolidació. A més, respecte 2015, ha escalat 0,6 punts percentuals fins a situar-se amb un pes del 3,5%. En el cas del segon títol de transport, aquest està enfocat a un segment d'usuaris encara més reduït, fet que explica el seu modest pes de només un 0,3%.

Gràfica 8. Distribució mensual dels títols ATM



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

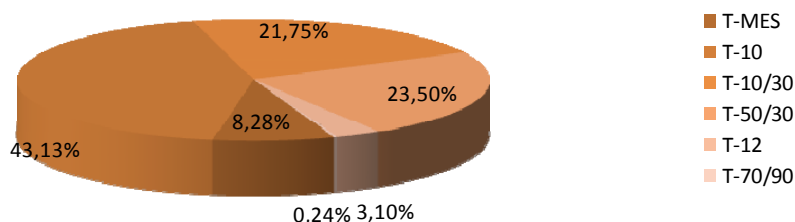
6. Ús dels diferents títols per zones

Els anteriors dos capítols, a mode de contextualització, han permès identificar les zones de mobilitat dins de l'àmbit integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i, a la vegada, aproximar-nos a la distribució anual d'utilització dels títols en funció del perfil d'usuari que els demanda. En el present apartat, en canvi, s'analitza la utilització dels diferents títols per zones, tenint en compte que aquells viatges considerats d'una zona es corresponen amb aquells que tenen lloc estrictament en l'interior d'una de les zones mostrades en el capítol 4, en les quals queda dividit l'àmbit territorial del Camp de Tarragona; aquells considerats com de dues zones recorren un màxim de dues zones; mentre que els que s'engloben en les tres zones són els que recorren tres o més zones.

1 zona

Novament, el títol integrat més utilitzat en els desplaçaments d'1 zona, i per tant, el més comú en els desplaçaments més curts en autobús és el T-10. Les validacions d'aquest títol assoleixen el 43% del total dels viatges que s'efectuen mitjançant els títols ATM. Aquesta dada, com s'ha introduït prèviament, podria resultar relativament sorprenent donat que és indicativa que els usuaris del transport públic d'1 zona tindrien un perfil més aviat esporàdic. No obstant això, cal recordar que aquest resultat és fruit de l'avantatge que posseeix el T-10 en termes de la seva característica de títol multipersonal, sent amb el T-70/90 els únics amb aquesta característica dins la gamma de l'ATM del Camp de Tarragona.

Gràfica 9. Percentatge de validacions d'1 zona per títol ATM



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Tal i com s'ha comentat en el capítol anterior, la major demanda del T-10 en els viatges que recorren una sola zona ha de ser considerat com una conseqüència de la component estacional vinculada a l'activitat del sector turístic i a la demanda de mobilitat dels propis turistes i els seus hàbits de mobilitat de caire grupal. Per aquest motiu, el T-10 presenta una quota de mercat molt superior en relació als títols de transport de tipus unipersonal. És a dir, mentre que el T-10/30 i el T-50/30 són títols de transport bàsicament utilitzats pels residents en els desplaçaments d'una zona, els turistes s'inclinen més pel T-10, i també pel bitllet senzill no integrat, tal com s'aprecia en la gràfica 6, la qual reflecteix un descens dels percentatges de penetració dels títols oferts per l'ATM durant els mesos d'estiu.

En conseqüència, mentre en els mesos de la temporada baixa turística, (gener, febrer, març, abril, novembre i desembre), l'ús del T-10 no arriba ni al 40% del total de validacions, aquests

percentatge se supera amb escreix durant els mesos de la temporada alta. Així, durant els mesos de juny, juliol, agost i setembre, la proporció de validacions de T-10 oscil·len entre el 50% i el 60%. La menor quota de mercat del T-10/30 i el T-50/30 durant els mesos d'estiu no s'ha d'entendre com una reducció del seu ús en xifres absolutes, sinó com el resultat del fortíssim creixement en l'ús del T-10. De fet, el nombre de viatgers de T-10/30 i T-50/30 durant els mesos de màxima activitat turística que validen amb els esmentats títols és superior a molts mesos de la resta de l'any, especialment en el cas del T-50/30. Això es deu a que el sector turístic genera volums importants d'ocupació, per tant, els treballadors estacionals necessiten desplaçar-se al seu lloc de treball quotidianament.

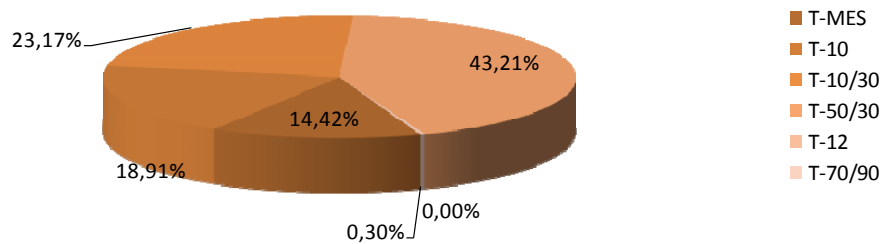
Així doncs, seguint amb la dinàmica enregistrada l'any anterior (tot i ser el títol majoritari) el T-10 ha vist erosionada la seva quota de mercat en favor dels títols que premien la fidelització, permeten un cost unitari del viatge inferior per a l'usuari, però alhora exigeixen un nombre de viatges determinat en un període mensual com és el cas del T-10/30, el T-50/30, o el T-MES. Concretament, el T-10 ha experimentat una variació negativa del 13,3% en la zona 1 respecte l'any 2014, la qual ha contribuït decisivament a la pèrdua de 5,6 punts de la seva quota dins de la gamma dels títols ATM. Aquest fet contrasta amb els forts increments de les validacions de T-10/30 (4,7%), T-50/30 (5,2%), T-MES (18%) i T-12 (52,3%). Aquesta tendència s'explica per dues raons: d'una banda, que el T-10 ha experimentat novament una pèrdua de viatgers; i, per l'altra banda, que la resta de títols parteixen de nivells d'utilització relativament baixos i, per tant, els seus increments relatius poden prendre valors molt grans. Globalment, els viatges d'1 zona han patit un descens d'un 2,1%.

2 zones

Tal com s'ha comentat en apartats anteriors, el perfil del viatger condiciona en gran mesura l'elecció del títol. D'aquesta manera, en aquest tipus de desplaçament (2 zones), el tipus de viatger més usual és el resident que es desplaça per raons de feina o estudi, i a més, cobreix el trajecte de manera habitual. Per tant, en aquest escenari, és normal que l'usuari prefereixi renunciar a la flexibilitat que proporciona el T-10, en favor de l'abaratiment del cost del viatge associat al T-10/30, T-50/30 i T-MES.

Així doncs, aglutinant el 43,2% de les validacions, el T-50/30 continua sent a l'any 2015 el títol de transport integrat més utilitzat en els desplaçaments de 2 zones. Seguidament, es troba el T-10/30 com el segon més utilitzat per davant del T-10/30, malgrat que està a 20 punts percentuals per davall del T-50/30, amb un 23,2% de quota. La quota del T-10/30 ocupa el tercer lloc, amb un 18,9%. També s'aprecia un increment de la penetració dels títols destinats als usuaris que fan un ús més intensiu del transport públic, com és el cas del T-MES, el qual representa un 14,4% del total de validacions, i ha experimentat una taxa de creixement del 40,2%.

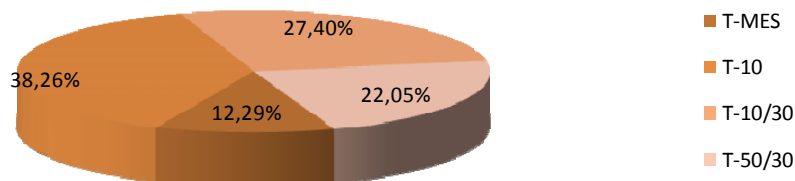
En relació a l'any 2014, s'aprecia que els desplaçaments de 2 zones s'han incrementat globalment en un 13%. Aquest augment però, no es reproduceix equitativament en tots els títols. Així, la utilització del T-10/30 augmenta únicament en un 1%. En contraposició, l'ús del T-50/30 de dues zones creix un 15,9%. En el cas del T-MES i el T-70/90 els increments excedeixen el 40% i el 60% respectivament.

Gràfica 10. Percentatge de validacions de dues zones per títol ATM

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

3 zones

Els desplaçaments de 3 zones presenten una taxa de creixement, respecte l'any 2014, de l'1,9%. Es tracta d'un petit increment que permet passar de les 11.264 validacions anuals del 2014, a les 11.477 del 2015. Quan entre 2013 i 2014 l'augment havia assolit el 36,4%. El refredament de la tendència creixent dels viatges de 3 zones registrada els anys anteriors es deu sobretot al decrement de validacions del T-MES, que pateixen una caiguda del 19,3%. En canvi, les validacions de T-10 presenten una variació positiva, tot i que mínima, del 0,4%. En el cas de la T-10/30 el creixement és superior, concretament del 8,8%. I, finalment pel que fa al T-50/30, l'augment s'enfila fins el 12,3%.

Gràfica 11. Percentatge de validacions de 3 zones per títol ATM

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Deixant de banda les evolucions, s'ha de dir que la gràfica evidencia que continua predominant un perfil d'usuari que efectua un ús esporàdic del transport públic, ja que el T-10 segueix sent el títol més utilitzat, amb un 38,3% del total de validacions de 3 zones. El següent títol més freqüent és el T-10/30, amb un 27,4%. Si es sumen ambdós percentatges, el percentatge és molt proper al 66%. Per tant, aquestes dades indiquen que la mobilitat obligada i recurrent en desplaçaments de 3 o més zones en transport públic és una proporció petita en comparació amb els desplaçaments de més curta distància. La raó es troba en dos factors principals que actuen en detriment de l'establiment d'una oferta atractiva per a l'ús del transport públic en la

mobilitat de tipus recurrent: la distància dels trajectes i la dispersió de la població. Això es deu a que els desplaçaments que recorren tres zones han d'unir per força un origen o una destinació amb una densitat de població baixa.

7. Transbordaments per zones

Els títols ATM tenen com un dels seus principals avantatges el fet de permetre realitzar els transbordaments que l'usuari necessiti per tal d'arribar a la seva destinació sense que això suposi un increment de la seva tarifa de viatge. Pròpiament, però, no es pot parlar d'intermodalitat, perquè aquesta només es dona quan el viatger baixa d'un autobús urbà per tal de pujar a un d'interurbà, i viceversa¹. En la taula que es presenta a continuació es contemplen el percentatge de viatges amb transbordament en funció del nombre de zones.

Taula 1. Transbordaments per zones i per títols. Any 2015

	Sense transbordaments	1 transbordament	2 i més transbordaments
Total	88,24%	11,26%	0,50%
1 zona	88,79%	10,81%	0,40%
2 zones	79,66%	19,42%	0,92%
3 i més zones	83,63%	15,85%	0,53%
T-10	94,51%	5,36%	0,13%
T-50/30	81,80%	17,55%	0,66%
T-MES	76,39%	21,23%	2,37%
T-70/90	82,38%	16,58%	1,04%
T-12	92,81%	6,97%	0,22%
T-10/30	87,51%	12,16%	0,33%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Una proporció de l'11,8% sobre el total de viatges amb títols integrats es realitzen fent transbordaments. En la seva majoria es tracta de viatges amb 1 sol transbordament, els quals suposen un 11,3% sobre el total, mentre que els viatges amb 2 o més transbordaments tenen un pes molt petit, de només un 0,5%. Globalment, la intermodalitat creix en 1,6 punts percentuals, que es concentren sobretot en els viatges amb 1 transbordament, que passen del 9,8% sobre el total, al ja esmentat 11,3%. Aquesta tendència creixent de la intermodalitat es pot explicar a partir del descens de la mobilitat turística, que s'ha vist en part contraposat per la mobilitat obligada dels residents. Els comportaments d'ambdós perfils de viatger són contraposats, sent el primer tipus molt més propens als desplaçaments monomodals, mentre que el segon presenta una tendència relativa superior a realitzar transbordaments.

El perfil de l'usuari determina el nombre de transbordaments que es realitzen. Per aquesta raó, el viatger més fidel tindrà una tendència major a enllaçar expedicions de diferents línies d'autobús. Donat que en el seu cas es tracta d'una mobilitat quotidiana, obligada en molts casos per raons de feina i/o estudi, no tindrà una altra opció. Això es reflecteix en els percentatges més elevats de transbordaments en els viatges de 2 zones, que se situen en el

¹ Cal recordar que el focus del present informe se centra exclusivament en el transport públic per carretera i queden exclosos els desplaçaments en tren, tot i que en aquest cas tècnicament s'estaria parlant d'intermodalitat. Així, només s'estan considerant els transbordaments entre autobusos.

20,3%. Cal recordar que en els viatges d'una zona hi havia una quota important de mobilitat turística, que s'esvaeix pràcticament per complet en els viatges de 2 zones on s'imposa clarament la mobilitat obligada. Pel que fa als viatges que recorren 3 o més zones, la proporció de viatges amb transbordaments supera el 16%. Tot i que es tracta de desplaçaments amb un caire més esporàdic, la distància porta a porta dels desplaçaments i la dispersió dels orígens obliga a trobar combinacions per tal d'arribar a la destinació que exigeixen en aquest context, un conjunt de canvis de vehicle.

Anàlogament, el T-10 és el títol on els transbordaments tenen un menor pes, el qual no arriba al 5,5%. A mesura que augmenta el grau de fidelització de l'usuari potencial de cada títol, incrementa el nombre de transbordaments; un 12,5% per la T-10/30, un 18,2% per a la T-50/30, i finalment, els usuaris d'un títol T-MES assoleixen el 23,6%. En tots els casos percentatges són molt similars als de 2014 (amb l'excepció del T-10, on l'augment registrat és 1,2 punts percentuals,) i per tant, en proporció, és un increment substancial.

8. Línies de transport públic més utilitzades

Transport urbà

L'any 2015 es consolida la recuperació del nombre d'usuaris de transport públic urbà iniciada l'any 2014, superant els onze milions i mig de viatgers. Com a resultat, la xifra de 2015 s'aproxima a la del 2012, any rècord en termes de viatgers urbans.

Un total de 10 línies continuen sent suficients per concentrar prop del 80% dels desplaçaments, concretament un 77%. Una distribució que és lleugerament inferior a la de l'any 2013 i 2014, quan les 10 principals línies representaven un 79% i un 80% respectivament. Aquesta pèrdua de pes relatiu ve donada bàsicament pels canvis introduïts en l'estructura de línies de l'EMT de la ciutat de Tarragona, que ha suposat una redistribució de viatges entre els diferents serveis. De les 10 línies amb un nombre de viatgers anuals més elevat: 8 corresponen a l'EMT i 2 a Reus Transport. Totes elles registren més de 1.000 viatgers diaris amb les excepcions de l'L-22: Escola Tarragona - Nàutic (894 viatges diaris) i l'L-34: Ramón i Cajal - Les Gavarres (866 viatges diaris).

A la taula 2 s'aprecia que durant l'any 2015 dues 2 línies tarragonines tornen a concentrar més d'un 37% dels viatges urbans realitzats en transport públic urbà, dins del conjunt de l'àmbit integrat. Aquestes línies tenen la missió de connectar els barris de Ponent i Sant Pere i Sant Pau amb el centre de Tarragona. De fet, el caràcter discontinu del teixit urbà de Tarragona afavoreix a la major utilització del transport públic en comparació a Reus. Per contra, la compacitat del teixit urbà de la capital del Baix Camp evidencia un menor ús del transport públic. El fet és que les característiques de la trama urbana de Reus afavoreixen la continuïtat d'itineraris no motoritzats i la pròpia densitat permet al ciutadà desplaçar-se a peu.

Taula 2. Línies més utilitzades en el transport públic urbà. Any 2015

Línea	Operador	Viatgers anuals	Viatgers diaris	Penetració (%)	% s/total urbans	Variació 15-14	Any 2014
L-54: Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrraco	EMT	2.343.618	6.421	13,32%	20,35%	5,03%	2.231.300
L-6: Campclar - St Pere i St Pau	EMT	1.978.038	5.419	11,96%	17,18%	-0,73%	1.992.590
L-8: Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Arrabassada	EMT	1.040.639	2.851	10,37%	9,04%	18,56%	877.726
Línia 20: Immaculada - Sant Josep	RT	981.012	2.688	5,95%	8,52%	0,68%	974.356
Línia 10: Barri Montserrat - Barri Gaudí	RT	674.217	1.847	8,04%	5,85%	3,40%	652.075
L-3: La Canonja - Torreforta - Colom	EMT	481.290	1.319	11,70%	4,18%	1,27%	475.261
L-85: Hospital Joan XXIII - St. Salvador	EMT	400.048	1.096	12,35%	3,47%	-0,50%	402.076
L-5: Prat de la Riba - St. Salvador	EMT	370.799	1.016	11,35%	3,22%	0,42%	369.260
L-22: Escola Tarragona - Nàutic	EMT	326.463	894	5,92%	2,83%	8,75%	300.186
L-34: Ramón i Cajal - Les Gavarres	EMT	316.120	866	15,72%	2,75%	7,21%	294.865

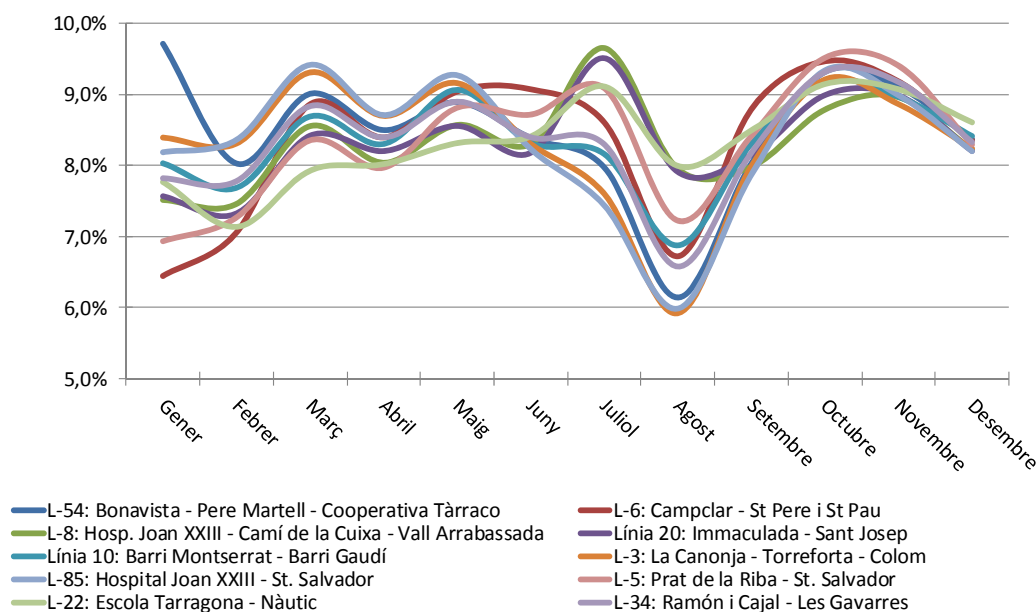
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Així doncs, com ja és sabut, el transport públic es converteix en un mitjà més atractiu quan les distàncies creixen. D'aquesta manera, les línies més utilitzades a Reus connecten el casc urbà amb zones relativament allunyades del centre com el barri Montserrat o l'Hospital de Sant Joan. Aquest últim s'ha convertit en els últims anys un dels grans centres generadors de mobilitat del municipi.

Pel que fa al grau de penetració dels títols ATM es poden constatar les tendències que vénen esdevenint durant els anys precedents. D'una banda, s'observa clarament que la penetració és superior en els serveis de Tarragona que en els de Reus, i de l'altra, que els nivells de penetració també són majors en aquells serveis que uneixen nuclis urbans allunyats del centre del nucli poblacional principal del municipi.

En relació a 2014, el 2015 ha estat bàsicament un any d'increments del nombre de viatgers en les principals línies, les quals apareixen en la taula 2. Entre les línies que guanyen viatgers sobresurten la línia L-8: Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Arrabassada, que va experimentar un creixement del 18% respecte l'any anterior, i les línies L-22: Escola Tarragona - Nàutic i L-34: Ramón i Cajal - Les Gavarres, que van passar a formar part del grup de les deu línies més utilitzades, gràcies a increments interanuals del 9% i el 7% respectivament. En l'altre extrem hi ha les línies que van patir reduccions del nombre de viatgers; es tracta de l'L-6: Campclar - St Pere i St Pau i l'L-85: Hospital Joan XXIII - Sant Salvador. En ambdós casos, la disminució és molt modesta, amb un 0,7% i un 0,5% respectivament. Aquestes dades contrasten en termes absoluts amb els fortíssims creixements de les línies amb millor comportament. Les dues línies que han perdut la seva posició entre les deu primeres l'any 2015 són l' L-1: Boscos - Goya - Hospital Joan XXIII, a causa de la seva divisió en tres noves línies, i l'L-41 Estació Renfe – Pl. Imperial Tàrraco – Zona Educacional, a causa del seu descens de viatgers. D'altra banda, el fort ascens registrat per part de l'L-8: Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Arrabassada, s'ha traduït en el guany d'aquesta línia d'una posició en la taula. Així, la primera línia urbana de Reus que apareix en la taula ho fa en la quarta posició i és la Línia 20: Immaculada - Sant Josep.

Gràfica 12. Distribució mensual (%) del nombre de viatges de les principals línies de transport urbà



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Pel que fa a l'evolució mensual dels viatgers, tal com s'aprecia en la gràfica 12, els serveis urbans presenten un patró de comportament relativament constant durant els diversos mesos de l'any, a excepció de l'estiu, quan tenen lloc la majoria de mínims anuals. Així doncs, no hi ha cap servei que concentri més del 10% dels seus viatgers en algun mes de l'any, de la mateixa manera que tampoc n'hi ha cap que registri menys del 5% dels seus viatgers anuals en cap mes de l'any.

Algunes peculiaritats són per exemple, que durant els mesos de juny i juliol, hi ha algunes línies que guanyen viatgers, tot i que després el descens experimentat durant l'agost és molt superior respecte l'ascens registrat a inicis d'estiu, i a més, equiparable en termes generals al de la resta de serveis. Així l'L-22: Escola Tarragona – Nàutic i l'L-34: Ramón i Cajal - Les Gavarres de Tarragona, així com l'L-10 i l'L-20 de Reus experimenten un increment relatiu dels viatgers al juny i juliol en contraposició amb la resta de línies que mostren una tendència decreixent. A l'agost el conjunt de les línies experimenten un descens de viatgers que remunta al setembre amb la finalització dels períodes vacacionals i l'inici de les activitats laborals i docents que generen una major mobilitat obligada. Lògicament, quan major és la disminució relativa registrada durant el mes d'agost, més gran és la recuperació relativa que es produeix al setembre.

Finalment, la compacitat del nucli de Reus és la que confereix a les línies 10 i 20 una major estabilitat en la demanda de viatgers durant els diversos mesos de l'any en comparació amb les línies de Tarragona. Per tant, les línies que uneixen els barris de Tarragona amb el centre, presenten un major pes de la mobilitat obligada, fet que es manifesta en una major pèrdua de viatgers durant els períodes no lectius.

Transport interurbà

Un 85% de la demanda total interurbana es concentra en els deu principals serveis interurbans, percentatge que suposa una disminució del 2,6% respecte a l'any anterior. Es tracta dels mateixos 10 serveis que van encapçalar l'any 2014 la llista de les línies interurbanes amb un major volum de viatgers anuals, amb un únic canvi; la línia Tivissa – Reus que reemplaça a la línia nocturna NT- La Pineda – Salou – Cambrils. Per tant, es segueix manifestant una concentració pel que fa als operadors ja que de les deu línies, set corresponen a Autocars Plana i els tres restants són operades per Hispano Igualadina, Penedès i Hife, amb un servei per a cadascuna de les empreses.

La dualitat que caracteritza el sistema de transport públic interurbà del Camp de Tarragona s'observa en les dades representades en la taula 3. El fet és que el sistema ha d'atendre la demanda de mobilitat, no només dels residents, sinó també la dels visitants. Hi conviuen, doncs, serveis amb una important proporció d'usuaris que responen al perfil d'un visitant, amb d'altres que atenen bàsicament als residents del territori.

Per una banda, doncs, es pot apreciar que dues línies que connecten els dos principals nuclis urbans del Camp de Tarragona, Tarragona i Reus, amb la zona de la costa, la Pineda, Salou i Cambrils, concentren el 45% del volum de viatgers totals interurbans (Tarragona – Salou – BM Cambrils per la Pineda i Cambrils Barri Marítim – Reus). Per les seves característiques, a les dues anteriors també s'hi pot afegir la línia Reus – Salou Poble. Així doncs, incloent en el còmput les tres línies citades, el percentatge creix fins el 51,5% del total. En contraposició, els serveis Reus – Tarragona, Vilafranca – El Vendrell – Tarragona, Colldejou – Tarragona, Tarragona –Alcover – Valls, Sarraí – Pla Sta Maria – Valls – Tarragona i Tarragona – Bràfim – Vila-rodona donen servei principalment als residents del territori, mentre que el Tivissa – Reus

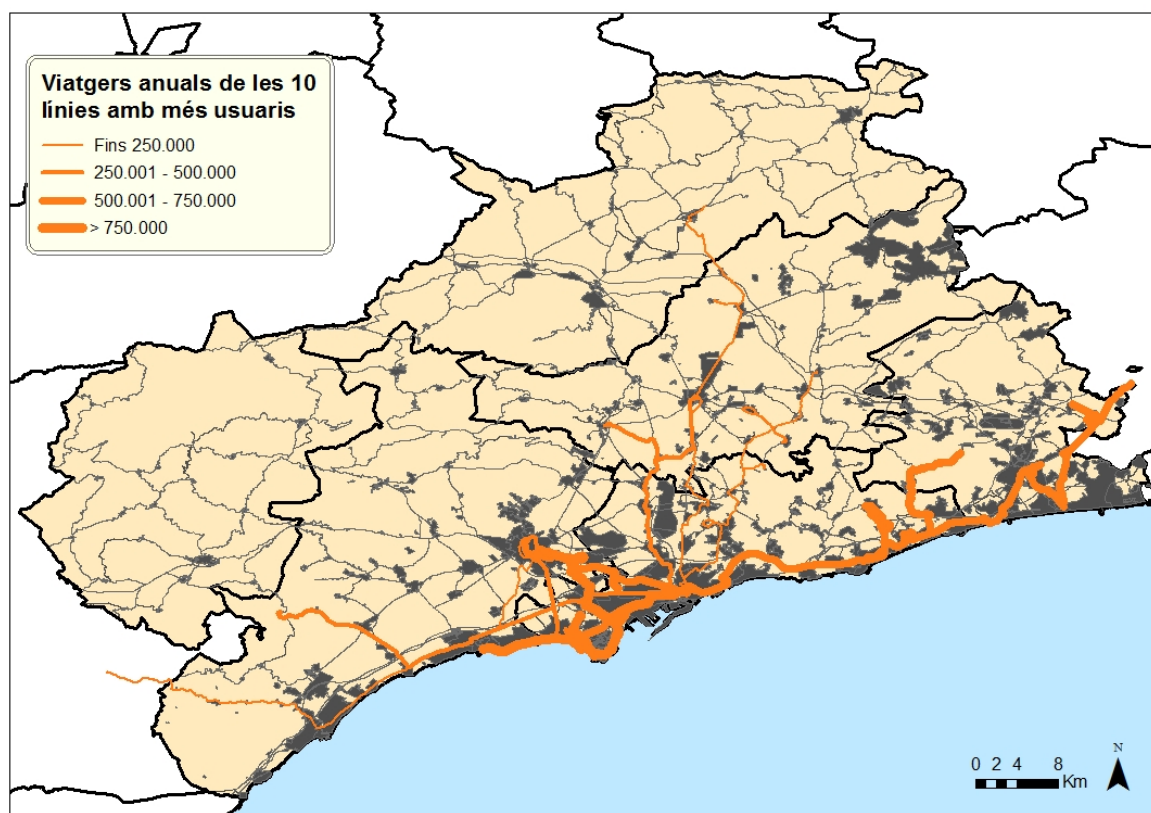
mostra un patró intermedi en recollir una relació metropolitana tan forta com Vila-seca – Tarragona, i la vegada atendre les necessitats de la zona turística que configuren l'Hospitalet de l'Infant i Miami Platja.

Taula 3. Taula 3. Línies més utilitzades en el transport públic interurbà. Any 2015

Línia	Operador	Viatgers anuals	Viatgers diaris	Penetració (%)	% s/total interurbans	Variació 15--14
Tarragona - Salou – BM Cambrils, per La Pineda	PLANA	2.003.657	5.489	59,88%	28,46%	-10,98%
Cambrils (Barri Marítim) – Reus	PLANA	1.178.990	3.230	56,97%	16,75%	-17,98%
Reus - Tarragona	HISAU	690.316	1.891	75,37%	9,81%	-9,48%
Vilafranca - El Vendrell – Tarragona	Penedés	502.928	1.378	58,95%	7,14%	-1,98%
Reus – Salou Poble (c/Barcelona)	PLANA	453.764	1.243	74,90%	6,45%	-10,46%
Coldejou – Tarragona	PLANA	415.600	1.139	85,57%	5,90%	-0,78%
Tarragona – Alcover – Valls	PLANA	317.933	871	84,46%	4,52%	-0,75%
Saral – Pla Sta Maria – Valls – Tarragona	PLANA	205.765	564	62,69%	2,92%	1,77%
Tivissa – Reus	PLANA	111.713	306	71,47%	1,59%	3,53%
Tarragona – Bràfim – Vila-Rodona	HIFE	105.678	290	75,17%	1,50%	-13,06%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Mapa 1. Línies més utilitzades en transport públic interurbà. Any 2015

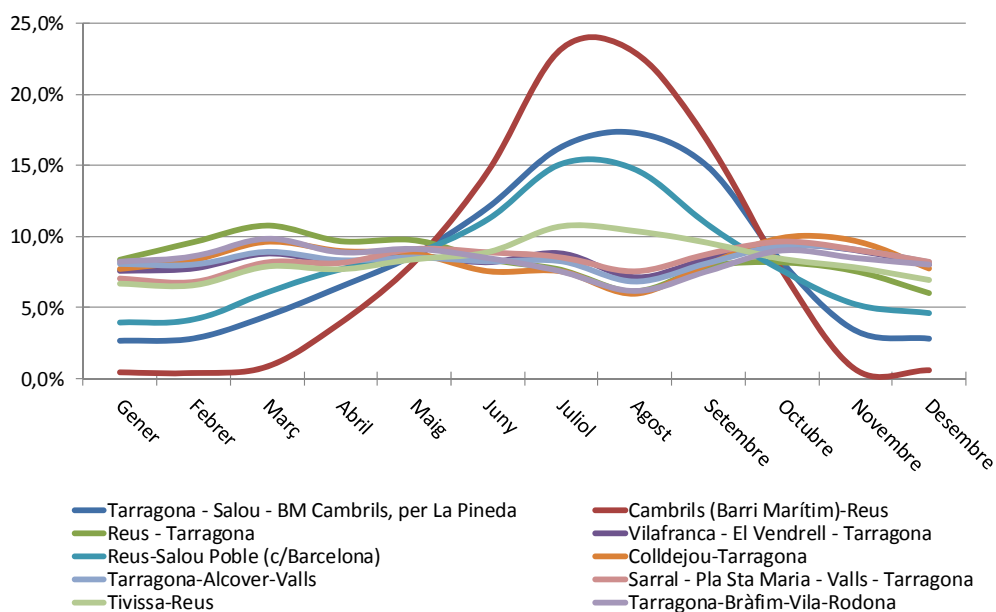


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

En el mapa 1 es pot apreciar que es conforma un triangle entre Tarragona, Reus i els municipis de la Costa Daurada Central (Salou, Cambrils i Vila-seca), com a conseqüència directa de l'existència d'un volum de demanda de mobilitat més elevat que en la resta del territori. Addicionalment, cal comentar que, quatre de les deu línies més utilitzades recorren íntegrament per la zona 1. En la resta de serveis, més del 90% dels viatgers que utilitzen els títols integrats, ho fan amb títols d'una zona, amb les excepcions de 3 corredors on aquest percentatge és inferior. Aquests serveis són Vilafranca – el Vendrell – Tarragona, on de totes maneres, continuen dominant els viatges d'una zona pel flux de desplaçaments entre Torredembarra, Altafulla i Tarragona; el Sarral – Valls – Pla de Sta. Maria – Tarragona, on el pes dels viatges de dues zones entre Tarragona i Valls fa que la proporció de validacions d'una zona caigui fins al 55% en aquesta línia; finalment, el Tivissa-Reus, on els viatges d'una zona “només” representen el 71%. En aquest darrer cas, la incidència dels viatgers de la zona costanera de l'Hospitalet i Miami Platja n'és la raó principal del percentatge més baix.

En l'evolució dels deu principals serveis s'aprecia una tendència global de decreixement, en consonància amb les dades que s'han vist en apartats precedents relatives al transport interurbà. Els descensos estan encapçalats per les pèrdues de viatgers de les línies Cambrils (Barri Marítim) – Reus (-18%), Tarragona – Bràfim – Vila-rodona (-13%), Tarragona – Salou – BM Cambrils, la Pineda (- 11%), Reus – Salou Poble (-10,5%) i Reus – Tarragona (-9,5%). Tal com es pot constatar, les pèrdues de viatgers més destacables del 2015 afecten sobretot a les tres línies que atenen la demanda dels principals pols de destinació turística. També n'hi ha dues on el perfil de viatger és el del resident. En el cas del Reus – Tarragona, però, la reducció es deu a la posada en marxa del servei exprés en paral·lel de la línia ja existent, que fa que hi hagi dues línies enlloc d'una sola per cobrir la demanda de mobilitat en autobús entre les dues principals ciutats del Camp de Tarragona. És a dir, en termes globals, el nombre de viatgers s'ha vist incrementat, tot i que fragmentat en dues línies que cobreixen la demanda. Aquestes dades negatives dels serveis que perden viatgers es contraposen amb l'evolució de la línia Tivissa - Reus, la qual experimenta un creixement del 3,5%, i la Sarral – Pla de santa Maria – Valls – Tarragona amb un 1,5%.

Gràfica 13. Distribució mensual (en %) del nombre de viatges de les principals línies de transport interurbà



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

En la gràfica 13 es presenta l'evolució mensual dels deu principals serveis interurbans. Tal com es pot visualitzar, la dualitat funcional del transport públic interurbà del Camp de Tarragona és un fet que es reproduïx també l'any 2015. Els serveis de mobilitat obligada dels residents, presenten una evolució molt estable durant tot l'any, equiparable a la dels serveis urbans, amb els descensos de viatgers en les èpoques de vacances. En canvi, les línies que també són utilitzades pels turistes presenten grans oscil·lacions entre els diversos mesos de l'any. Aquests serveis concentren durant els mesos de juliol i agost entre un 30% i un 50% del total de viatgers d'aquestes línies. En canvi, els serveis més utilitzats pels residents es mouen entre el 7% i l'11% pràcticament durant tot l'any. L'excepció és el més d'agost, quan els percentatges es redueixen fins al 6%.

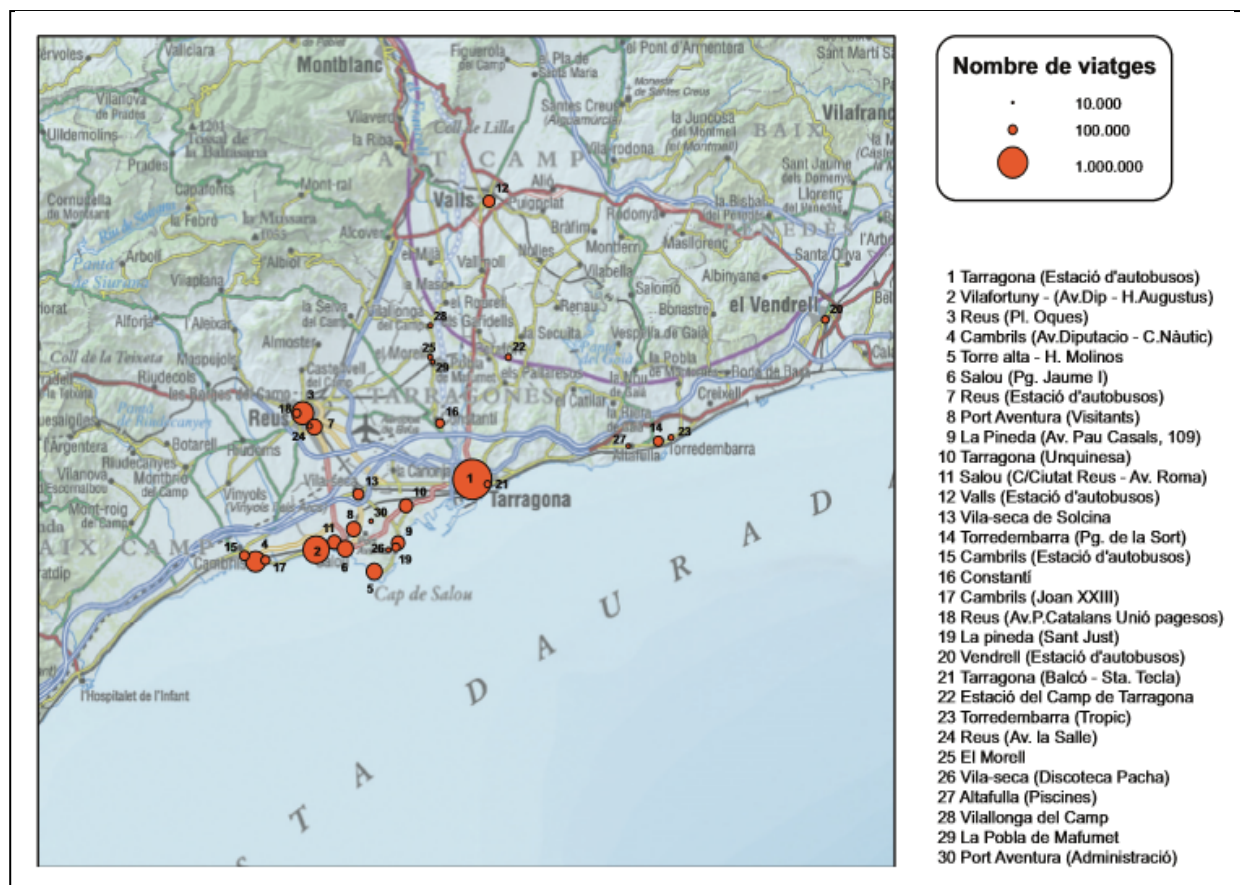
9. Parades de transport públic més utilitzades

Anàlogament, a la diferenciació entre serveis urbans i interurbans introduïda en els apartats anteriors de l'informe, la mateixa distinció s'ha d'implementar també en l'anàlisi a nivell de parades donada la diferent naturalesa de cada tipologia de servei. Així doncs, seguint aquesta mateixa divisió, en el present apartat es recullen les parades urbanes i interurbanes amb major volum d'usuaris. Aquesta informació es presenta gràficament sobre plànols separats, amb l'objecte de respectar la diferència d'escala de cada nivell de serveis. D'altra banda, cal recordar que els valors que enregistren anualment aquestes parades fan referència a la ubicació on el viatger inicia el seu trajecte, ja que no es disposa d'informació relacionada amb la parada on l'usuari abandona el vehicle de transport.

Transport interurbà

En l'apartat anterior, a través de la representació cartogràfica de les línies interurbanes més utilitzades, s'ha pogut apreciar clarament la conformació d'un triangle geogràfic on es concentra la major quantitat de viatgers que circulen en el sistema integrat de l'ATM Camp de Tarragona. En el present apartat es pretén mostrar quelcom similar, però posant l'accent aquesta vegada, en les parades més utilitzades i/o amb més usuaris anuals.

Mapa 2. Parades interurbanes del Camp de Tarragona amb més usuaris. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i base cartogràfica del ICC de Catalunya.

En el mapa 2 es representen les 30 parades interurbanes més utilitzades del sistema integrat de l'ATM Camp de Tarragona, en les quals l'any 2015 han sigut un total de 6.338.429 persones. Per tant, tan sols 30 parades han concentrat més del 90% dels viatges interurbans efectuats. Un total de 20 parades, de les 30 amb més usuaris, es localitzen a les ciutats de Tarragona, Reus i els tres municipis que conformen la Costa Daurada Central (Cambrils, Salou i Vila-seca). D'aquesta manera, a través de la representació d'aquestes 20 parades que concentren més del 81% de viatges que tenen lloc al Camp de Tarragona amb transport interurbà per carretera, es pot seguir apreciament el triangle conformat per aquests cinc nuclis urbans principals. La parada amb més usuaris es troba localitzada a Tarragona, concretament a l'estació d'autobusos de la ciutat, que esdevé el punt neuràlgic del transport públic del territori, i a més, és l'única que supera el milió de viatgers anuals. Tanmateix, el pes de la "ciutat turística" es veu reflectit en el fet que la segona parada amb més viatgers es trobi a Vilafortuny (Cambrils). La tercera parada rellevant és la plaça de les Oques de Reus, que supera àmpliament a la pròpia estació d'autobusos del municipi, la qual ocupa la setena posició de la llista. Per tant, es pot apreciar com el nombre de viatgers de Reus es reparteix en dos punts primordials, mentre que a Tarragona, s'acumula en un únic punt.

En un altre ordre s'observa que la resta de parades incloses dins de les 30 amb més usuaris, i que no formen part d'aquest triangle, són: o bé, parades que pertanyen a municipis molt propers a les principals ciutats, com seria el cas de Constantí, Altafulla, el Morell, la Pobla de Mafumet, els Pallaresos i Vilallonga del Camp; o, parades que corresponen a ciutats amb un volum important de població, com seria el cas de Torredembarra, Valls i el Vendrell. Addicionalment, cal esmentar que també es troba la parada de l'Estació del Camp en la vint-i-dosena posició, degut a l'important volum de viatgers que utilitza el transport públic per arribar a la citada estació de tren, ubicada fora de nucli urbà, a distàncies superiors a 10 km de les principals poblacions del Camp de Tarragona.

Transport urbà

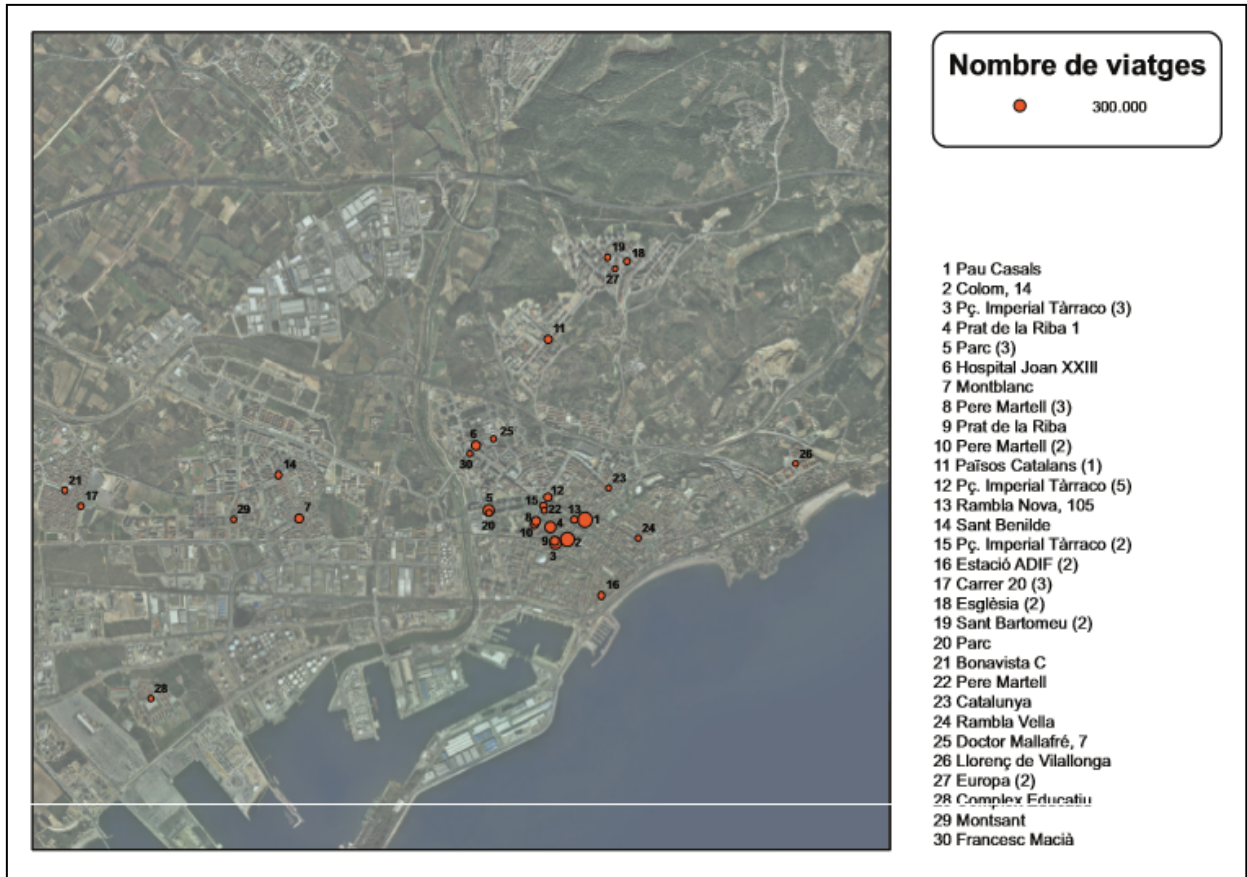
Tarragona i Reus, les dues principals ciutats del Camp de Tarragona, han integrat en el sistema tarifari de l'ATM el seu transport urbà per carretera, i en conseqüència aporten les seves dades d'utilització del transport públic al sistema tarifari integrat². Cal tenir present en l'anàlisi dels esmentats municipis, que la quantitat de població que fa ús del transport públic urbà varia ostensiblement en funció de la tipologia de trama urbana que presenten les ciutats. En aquest sentit, considerant que es tracta de dos estructures urbanes divergents, els aspectes més rellevants de cada ciutat s'analitzaran separatament. La configuració del teixit urbà comporta que, tot i tractar-se de ciutats amb un nombre d'habitants relativament similar, la ciutat de Tarragona registri un major ús del transport públic com a conseqüència del caràcter discontinu de la seva trama urbana, que es contraposa a la compacitat del teixit urbà reusenc.

En el mapa 4 s'observen les parades urbanes de la ciutat de Tarragona amb més usuaris l'any 2015. Les 30 parades que es representen concentren un 52% de les validacions anuals que s'han enregistrat en aquest any a la capital del Tarragonès. Només 10 parades de les 30, es troben ubicades als nuclis poblacionals dispersos per la perifèria del centre de la ciutat, les quals correspondrien a Sant Pere i Sant Pau, Torreforta, Campclar i Bonavista. I, s'afegiria la parada del complex educatiu de la Laboral. Mentre que les 20 parades restants s'ubiquen en el nucli urbà principal de Tarragona. A més, de les 10 primeres parades, 9 es localitzen també en el nucli central, únicament la parada Montblanc en el barri de Torreforta aconsegueix situar-se

² El Vendrell i Cambrils també tenen el seu transport urbà integrat, tot i que la titularitat de les seves línies recau sobre la Generalitat de Catalunya.

entre les primeres, concretament a la setena posició. D'aquesta manera, les 9 parades del nucli urbà principal acumulen un 26% del total del viatgers del municipi durant 2015. Per tant, es reafirma d'aquesta manera una configuració de mobilitat pendular entre el centre urbà, i els barris de tipus perifèric, els quals guanyen accessibilitat a la concentració de llocs generadors de mobilitat del centre mitjançant el transport públic, la utilització del qual és potenciada per aquestes relacions funcionals.

Mapa 3. Parades urbanes de Tarragona amb més usuaris. Any 2015

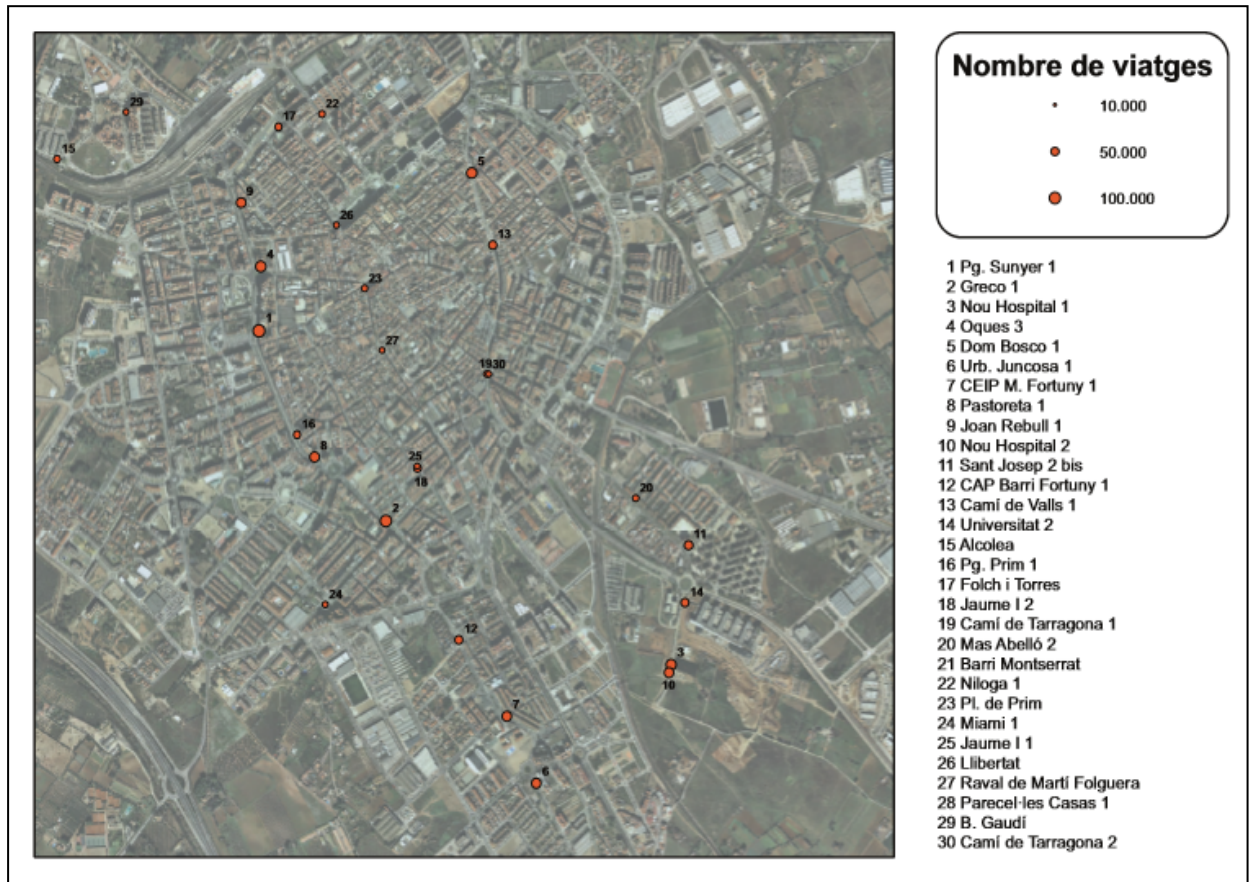


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i base cartogràfica del l'ICC de Catalunya.

Així doncs, es constata que les parades que presenten un major registre de viatges anuals s'ubiquen al centre de la ciutat, entorn a la Plaça Imperial Tàrraco. Aquesta podria considerar-se com el punt neuràlgic de la mobilitat de la ciutat de Tarragona. Conjuntament amb les principals artèries de la ciutat que inclouen Pau Casals, única parada que excedeix els 350.000 viatgers, Ramon i Cajal, Rambla Nova, i Prat de la Riba. Aquestes parades atenen una zona densa d'equipaments de diversa tipologia que s'erigeixen com a potents centres que atrauen la mobilitat, com poden ser l'estació d'autobusos a la plaça Imperial Tàrraco, o el Mercat central al carrer Colom. Tots aquests punts configuren el teixit urbà més cèntric de la ciutat. També cal considerar el paper que juguen aquells centres generadors de mobilitat en una ubicació no tan cèntrica, com ara el Parc Central, on s'hi troben dues parades que enregistren un important nombre de viatges anuals, entre elles la cinquena en importància. I, també l'Hospital Joan XXIII, on s'identifiquen les parades 6, 25 i 30 en nombre de viatgers. A més, cal afegir que la parada que s'ubica davant de l'estació de trens també disposa d'un volum de viatgers força elevat, com a resultat del seu paper de potent centre generador de mobilitat. A aquesta cal sumar la parada que es localitza a l'avinguda Catalunya, propera al Campus de la URV, la de

països Catalans, que facilita l'accés al Campus Sescelades, i la de la Rambla Vella, donada la seva proximitat a l'Hospital de Santa Tecla, i també la seva proximitat a la Part Alta de la ciutat.

Mapa 4. Parades urbanes de Reus amb més usuaris. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i base cartogràfica del l'ICC de Catalunya.

En el mapa 4 es representen les 30 parades amb més usuaris de la capital del Baix Camp. S'observa que es tracta d'un teixit urbà continu i molt més compacte que el de Tarragona. A la vegada, si s'aprofundeix en l'anàlisi, es pot veure que la trama urbana s'estructura en un sistema d'anells concèntrics que distribueix i canalitza els principals fluxos interns de mobilitat.

Començant per la tercera anella (delimitada per l'avinguda Marià Fortuny i l'avinguda de President Macià a l'est, l'avinguda de Sant Bernat Calbó al sud, l'avinguda dels Països catalans a l'oest i l'avinguda del Comerç i de l'Onze de Setembre al nord) es pot constatar que més enllà d'aquesta, en direcció sud, s'identifiquen 13 parades que connecten els barris més perifèrics amb el centre (el barri Montserrat, el barri Fortuny, el barri Gaudí, la urbanització Juncosa i Sant Josep Obrer), i dos dels principals equipaments que generen una major mobilitat territorial (l'Hospital de Sant Joan i el Campus Bellissens de la URV). Diverses d'aquestes parades superen els 50.000 viatges anuals: Urbanització Juncosa 1, CEIP M. Fortuny 1, i Sant Josep 2 bis. Es tracta de parades allunyades del centre urbà, fet que propicia que la distància a peu sigui dissuasiva, i augmenti la demanda de transport públic en aquests punts. Atenció especial mereixen el pol d'activitat que conformen l'Hospital de Sant Joan i la Facultat d'Economia i Empresa. Aquesta zona concentra 3 parades també per damunt dels 50.000 viatges anuals: Nou Hospital 1, amb prop de 85.000 viatges anuals i tercera en el rànking del municipi, Nou Hospital 2 i Universitat 2. Cal dir que l'any 2014, la parada Nou Hospital 1 ocupava la primera

posició destacada del municipi amb més de 160.000 viatges, però en 2015, els viatges queden més repartits entre Nou Hospital 1 i Nou Hospital 2.

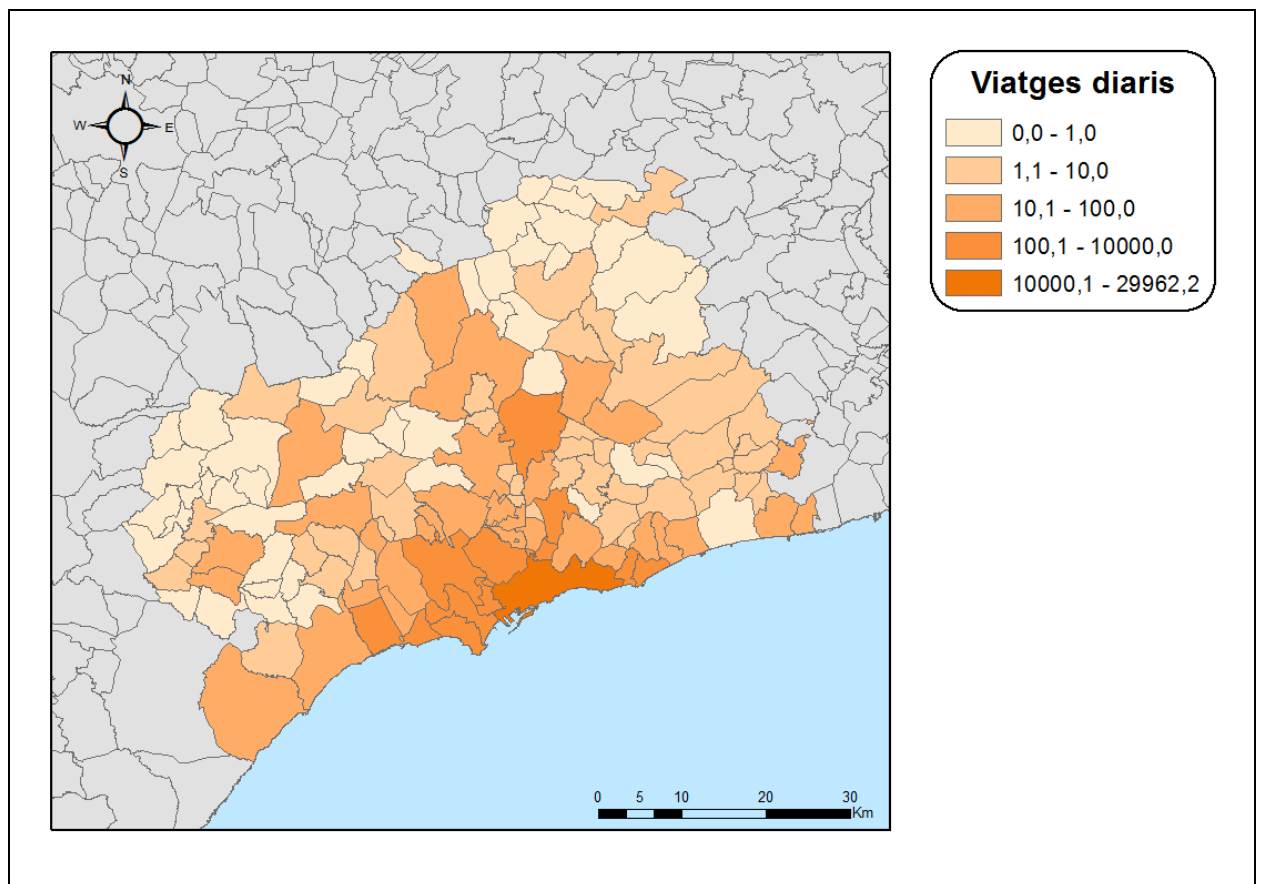
La segona anella està conformada pels passejos Sunyer i Prim a l'oest, les rieres Miró i d'Aragó a l'est, l'avinguda de Pere el Cerimoniós al sud i l'avinguda de Sant Jordi al nord. Un total de 14 de les 30 parades més utilitzades es troben en aquesta segona anella i apleguen un gran volum de viatges anuals. De fet, 4 de les 5 parades amb més utilització de Reus s'ubiquen en els esmentats vials. Passeig Sunyer 1, l'única del municipi que supera els 100.000 usuaris anuals, Greco 1, Oques 3 i Dom bosco 1 per aquest ordre. Finalment, les 3 parades restants representades en el mapa 4, es localitzen en la primera anella, conformada pel tomb de ravals (Raval de Jesús i Martí Folguera a l'oest, raval de Santa Anna al nord-est i ravals de Sant Pere i Robuster al sud). El nombre de validacions d'aquestes parades és superior a 25.000 però inferior a 50.000, degut, en gran mesura a què la població del centre sol desplaçar-se a peu per la proximitat espacial dels principals centres generadors de mobilitat.

10. Poblacions amb més ús de transport públic

Prendre una posició de centralitat dins d'un àmbit territorial concret, el grau d'accessibilitat al municipi central des de municipis que no ho són i el nivell d'activitat econòmica lligada al turisme en els municipis costers, emergeixen com els tres factors i/o principals variables que expliquen la utilització que es fa en cada municipi del transport públic. En aquest sentit, aquests factors es manifesten amb major o menor repercussió en el triangle conformat per les comarques del Tarragonès, Baix Camp, Alt Camp, i les capitals de comarca del Baix Penedès, Conca de Barberà i Priorat.

Els dos mapes que s'exposen a continuació representen la utilització del transport públic a nivell municipal. S'ha de tenir en compte que aquesta representació recull les dades registrades pel sistema tarifari integrat de l'ATM del Camp de Tarragona per l'any 2015. Cal considerar però, que únicament hi ha dades dels serveis urbans de Tarragona i Reus, excloent la informació dels municipis amb serveis urbans no integrats. Addicionalment, cal tenir present que anàlogament al que succeïa amb les dades desagregades per parades, el sistema recull el municipi on puja el viatger i, per tant, la dada no fa referència al municipi on el viatger abandona el vehicle de transport públic.

Mapa 5. Viatges mitjos diaris en transport públic col·lectiu per carretera. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i base cartogràfica del ICC de Catalunya.

En el mapa 5 es presenta la mitjana de viatgers diaris que ha pujat en un autobús d'un servei de l'àmbit integrat de l'ATM del Camp de Tarragona. L'àmbit municipal on més viatgers diaris en transport públic hi ha és Tarragona, amb una xifra molt propera a 30.000 viatgers. Concretament, van ser 29.850 persones de mitjana les que van pujar diàriament a un vehicle de transport públic col·lectiu urbà o interurbà en alguna de les parades existents en el terme municipal de la capital del Tarragonès. D'aquesta xifra, el 81,8%, és a dir, 24.417 viatgers, corresponen al transport públic urbà. Per la seva banda, la capital del Baix Camp, Reus, és la segona població pel que fa a la utilització del transport públic, amb 9.237 viatgers diaris, dels quals 6.582 són relatius al transport públic urbà. Això significa que el transport interurbà a Reus engloba un total de 2.655 desplaçaments diaris. La importància del sector turístic es reflecteix novament durant l'any 2015 en el fet que la utilització del transport públic en els municipis costaners de Salou i Cambrils supera l'ús del transport interurbà en el municipi de Reus. Per ser exactes, el volum mig de viatgers diari registrat pel transport interurbà del municipi de Reus és superat pel volum mig de viatgers diari que s'acumula a les parades dels municipis de Cambrils i Salou, les xifres dels quals s'han situat en 3.875 i 2.936 respectivament.

Tanmateix, la representació de l'ús del transport públic en valors absoluts, tal i com apareix en l'anterior mapa, posa l'accent en la visió global de la demanda en el conjunt de cada municipi. És per aquest motiu que en el mapa 6 es representen les dades expressades en termes relatius, tot establint la relació amb la població resident del municipi, i així obtenir una dada de la intensitat d'ús per habitant. Addicionalment, per tal de complementar la comprensió de les dades que es poden visualitzar en la segona composició, es presenta la taula 4 on apareixen les dades referents a viatgers anuals, població i viatges per habitant.

Novament trobem a Reus i Tarragona entre les poblacions que apareixen amb un major ús del transport públic, tot i que cal destacar algunes dades interessants. En primer lloc, immediatament darrere de Tarragona, se situen els municipis costers de Cambrils i Salou per davant de Reus en utilització de transport públic per habitant. Tant Cambrils, com Salou i també Vila-seca, són poblacions amb un importantíssim pes d'activitat turística. En aquest sentit, el transport públic és un element essencial per garantir la mobilitat dels no residents. Fins i tot la Secuita supera la capital del Baix Camp. En aquest cas, el lloc capdavanter d'aquest municipi cal atribuir-lo a la incidència de la estació del Camp de Tarragona, que genera un nombre de desplaçaments en transport públic molt elevat en relació al nombre d'habitants de la Secuita. La Canonja segueix en la taula a Reus, i se situa per davant d'un municipi amb molta més població com Vila-seca, que a més registra l'increment de la demanda de mobilitat com a conseqüència de l'activitat turística. L'elevada utilització del transport públic a la Canonja es justifica en base al fet que hi arriba la xarxa de transport públic urbà de la capital de la demarcació de Tarragona, amb la qual manté una relació funcional molt estreta.

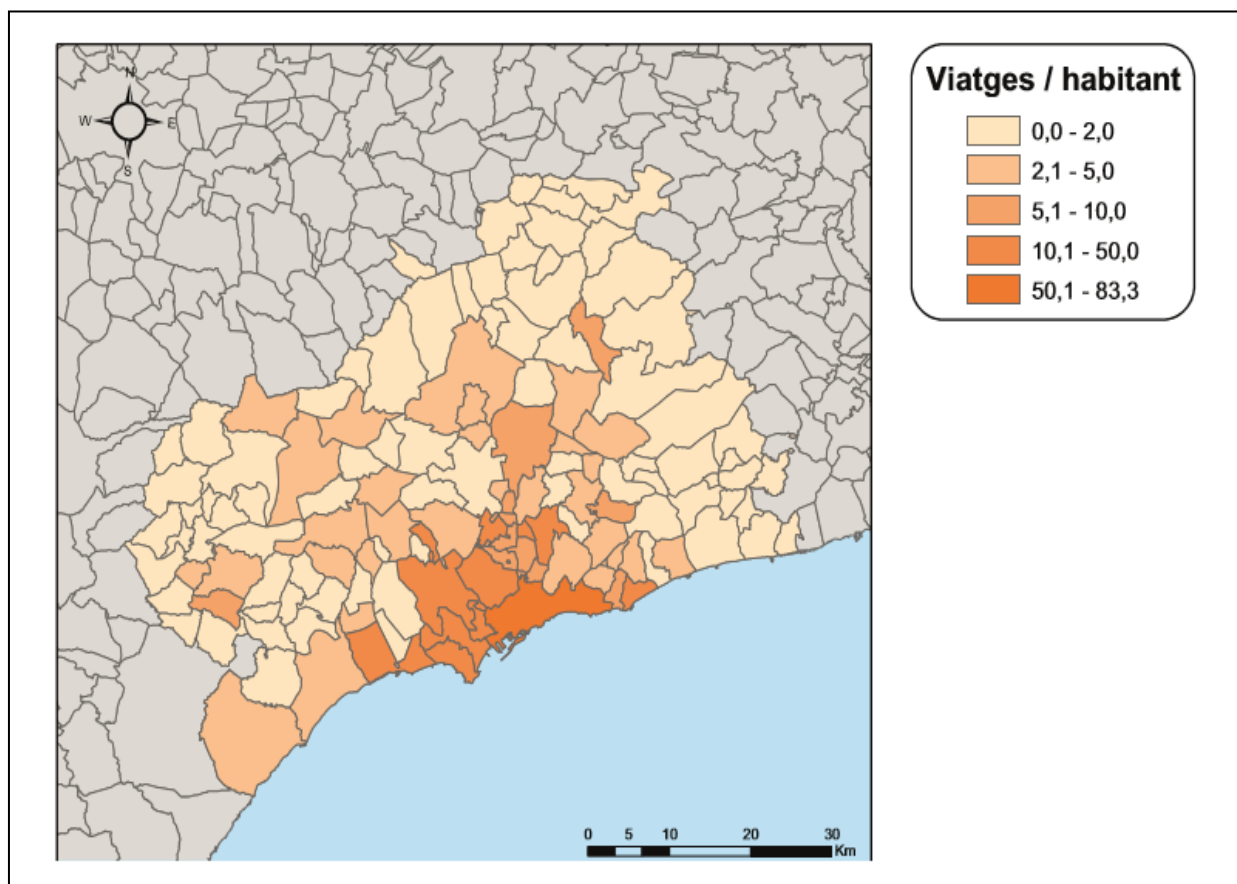
Taula 4. Municipis del Camp de Tarragona amb una relació entre viatgers en transport públic interurbà i habitants més elevada. Any 2015

Municipi	Viatgers anuals 2015	Habitants 2015	Viatgers/habitant (%)	Variació 2014-2015 (%)
Tarragona	10.895.394	131.255	83.01	2%
Cambrils	1.414.343	32.915	42.97	-6%
Salou	1.071.706	26.459	40.50	-21%
Secuita, la	60.552	1.670	36.26	17%
Reus	3.371.591	103.194	32.67	2%
Canonja, la	172.944	5.839	29.62	1%
Vila-seca	483.825	22.332	21.67	-18%
Constantí	98.042	6.416	15.28	7%
Garidells, els	2.635	188	14.02	-5%
Vilallonga del Camp	25.841	2.228	11.60	-17%
Torredembarra	174.865	15.371	11.38	-1%
Almóster	15.229	1.410	10.80	5%
Pallaresos, els	41.830	4.547	9.20	-13%
Morell, el	30.775	3.524	8.73	-1%
Altafulla	43.181	5.052	8.55	-4%
Marçà	4.210	596	7.06	16%
Valls	164.198	24.321	6.75	2%
Perafort	8.630	1.320	6.54	6%
Pobla de Mafumet, la	23.979	3.675	6.52	-7%
Rourell, el	2.499	404	6.19	-10%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

En aquest sentit, el mapa 6 reflecteix com municipis relativament petits, però propers a Tarragona i Reus, registren importants utilitzacions del transport públic per habitant. La Canonja, Constantí, els Garidells, Vilallonga del Camp, els Pallaresos, Almóster, Altafulla, o el Morell, en són l'exemple més evident. En tots ells, el transport públic es constitueix com un instrument bàsic per garantir la mobilitat quotidiana d'una part important de la població, fins al punt que la mitjana de desplaçaments en transport públic per habitant està per damunt de 8. Totes aquestes poblacions registren dades d'utilització del transport públic per habitant superiors a les de municipis amb més de 20.000 habitants, com Valls. Però en les esmentades capitals de comarca, s'ha de considerar que els serveis urbans no es troben integrats. I en relació al Vendrell cal tenir en compte que a mitjans de l'any 2015 va entrar en funcionament el transport integrat, a més, també cal tenir en compte que les dades relativament modestes d'utilització del transport públic en els municipis costaners del Baix Penedès del Vendrell, Calafell i Cunit es deuen a què un servei tant important com el Vendrell – Barcelona, que efectua diverses parades en les 3 poblacions, no està integrat dins de l'àmbit territorial de l'ATM del Camp de Tarragona, sinó en l'àmbit de l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Mapa 6. Viatges per habitant en transport públic col·lectiu per carretera. Any 2015



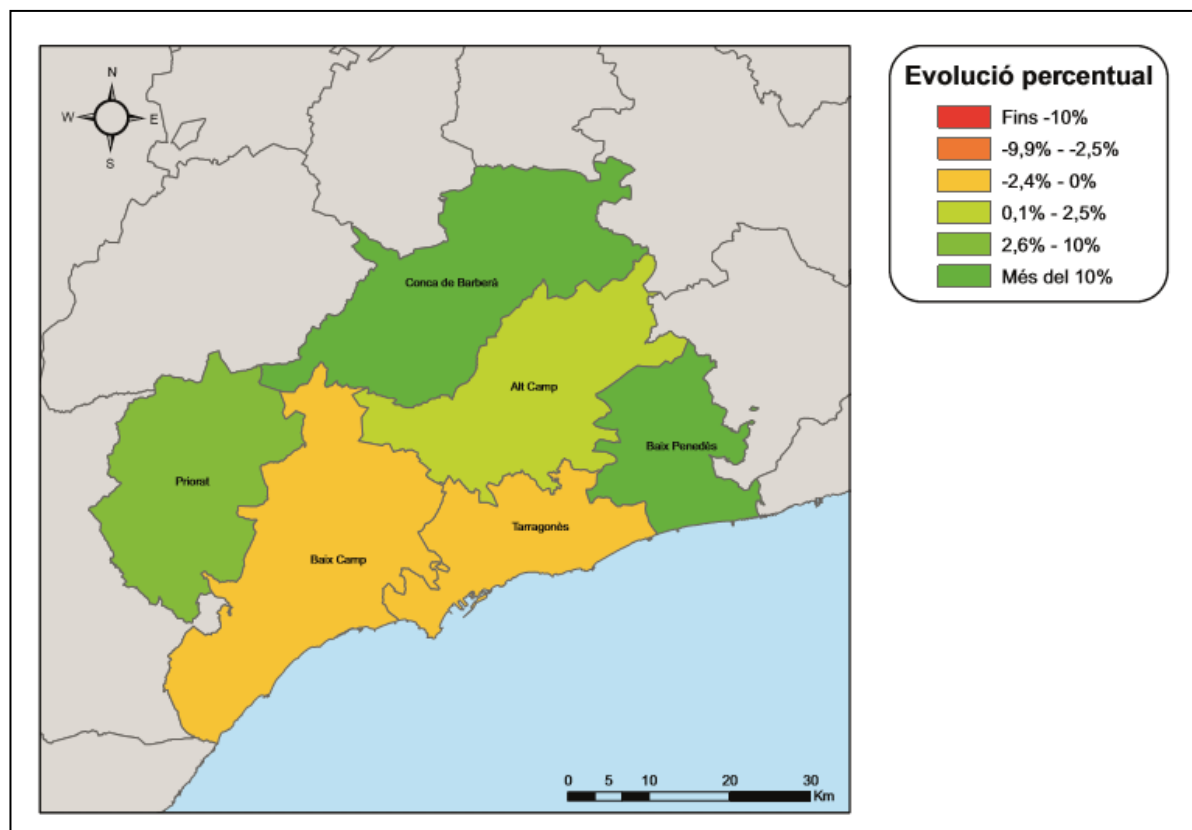
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Per altra banda, en les comarques de l'interior, l'ús del transport públic és molt més reduït, atès que en la pràctica totalitat dels municipis no es dona cap dels 3 factors esmentats a l'inici del present apartat. No obstant això, existeixen casos aïllats que mereixen ser comentats, com és el del municipi de la Secuita, que tal com s'ha explicat anteriorment, presenta com a fenomen particular la ubicació en el seu terme municipal de l'Estació del Camp de Tarragona, important pol generador de mobilitat del territori. Aquesta particularitat impulsa la localitat fins al quart lloc en nombre de viatges per habitant, superant a municipis com la Canonja, Vila-seca, Pallaresos o Torredembarra. Així doncs, amb comptades excepcions, la majoria de les poblacions de les comarques del Priorat i la Conca de Barberà i algunes de l'Alt Camp, el Baix Penedès i el Baix Camp registren una utilització inferior a 2 viatges per habitant anuals en el transport públic col·lectiu per carretera. Es tracta, en la seva majoria, de poblacions petites que queden al marge dels corredors de mobilitat que vehiculen les principals relacions funcionals del territori.

El mapa 7 mostra la variació de la utilització del transport públic de l'any 2015 respecte a l'any 2014 per comarca, mesurada en termes percentuals. Es pot constatar que al 2015 s'ha produït una disminució moderada de l'ús del transport públic a les comarques del Tarragonès i el Baix Camp, amb descensos en tots dos casos de l'1,1%. Diferent ha estat la situació de la resta de les comarques, les quals han experimentat augments de la utilització del transport públic interurbà per carretera. A l'Alt Camp l'increment ha estat modest, amb un 0,4%, sent més pronunciada la tendència positiva a la comarca del Priorat, concretament del 3%. A les comarques de la Conca de Barberà i Baix Penedès, els increments han estat substancials, amb variacions del 31% i el 54% respectivament. Aquests augments es poden explicar a partir de la

incorporació als serveis integrats de les línies Lleida – Tarragona i Calafell – Tarragona. Del mapa es dedueix, que la reducció global de viatgers del 2015 és doncs una conseqüència de l'evolució negativa registrada al Tarragonès, i sobretot el Baix Camp, a causa del seu major pes relatiu sobre el conjunt del territori.

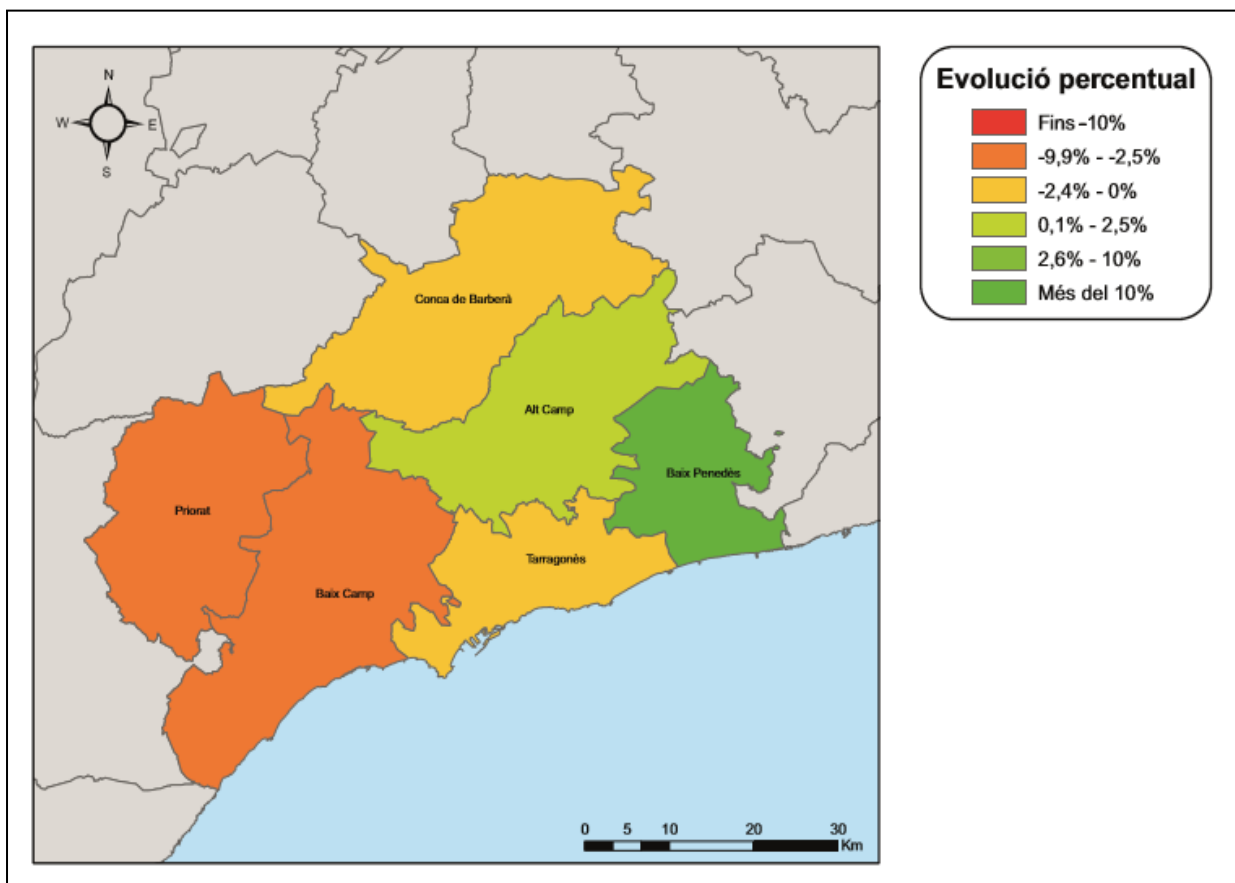
Mapa 7. Variació percentual per comarca dels viatgers anuals en transport públic col·lectiu per carretera. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Desagregar les dades entre els viatgers que fan ús dels títols integrats de l'ATM del Camp de Tarragona, i els títols propis dels operadors de transport, permet observar evolucions comarcals molt dispars. Així doncs, el mapa 8 indica que els títols oferts per l'ATM del Camp de Tarragona han incrementat el nombre de validacions realitzades en només dues comarques l'any 2015 respecte a l'any previ: l'Alt Camp i el Baix Penedès. A la primera, l'increment de les validacions ha estat de l'1,45%, mentre que en la segona ha estat molt superior, amb un 35%. Els descensos corresponen al Priorat, que perd un 3,3% de les seves validacions; al Baix Camp, amb una disminució del 2,5%; al Tarragonès, on el descens ha estat de l'1,4%, i finalment a la Conca de Barberà, amb un 0,6%. Novament, la tendència negativa del Tarragonès i el Baix Camp arrossega a les validacions del conjunt del territori, que baixen un 1,4%.

Mapa 8. Variació percentual per comarca dels viatgers de títol ATM en transport públic col·lectiu per carretera. Any 2015



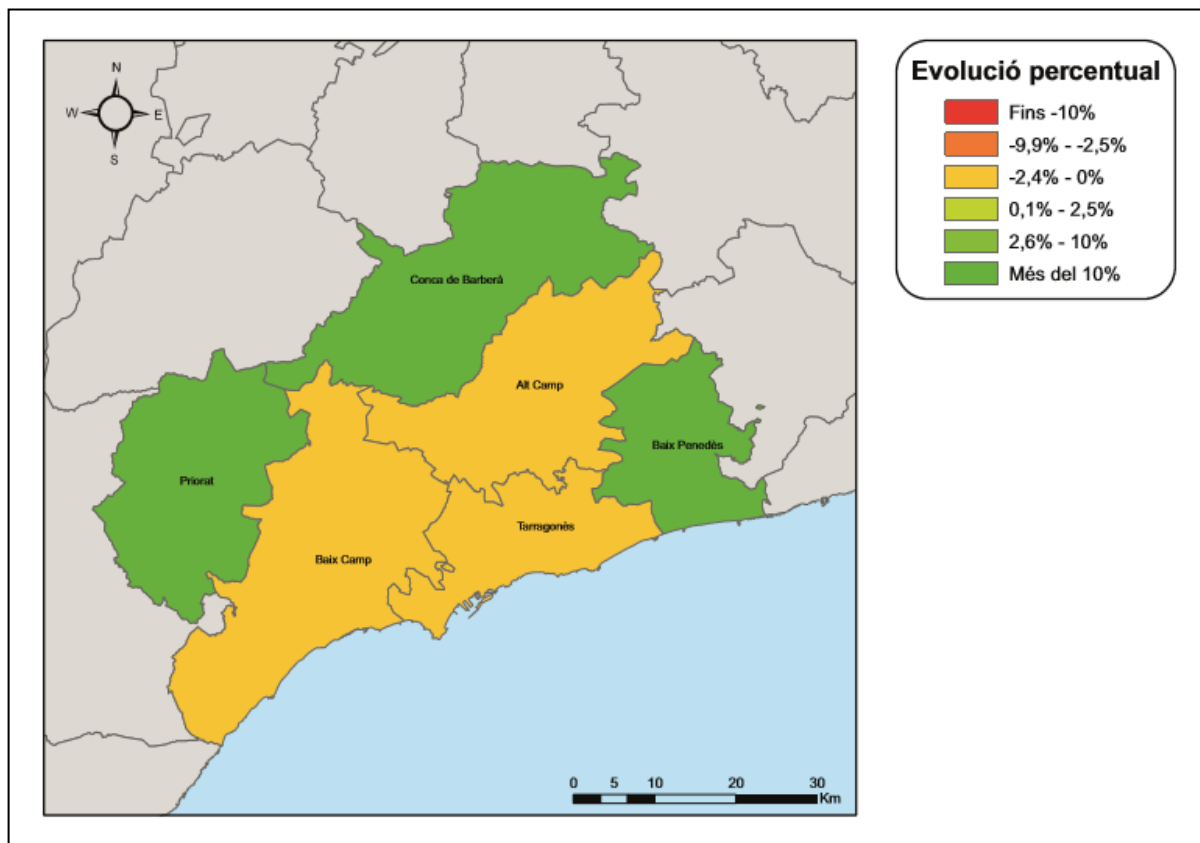
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i base cartogràfica del l'ICC de Catalunya.

Anàlogament, també ha tingut lloc un descens en l'ús dels títols propis dels operadors, amb una reducció de 0,4% en el conjunt del Camp de Tarragona. Tal com posa de manifest el mapa 9, l'evolució entre el 2014 i el 2015 ha estat força desigual. Les comarques del Baix Penedès, i la Conca de Barberà registren forts increments de la utilització dels títols propis, amb un 50% i un 31% respectivament. L'augment del Priorat, del 10%, també és molt important, tot i ser clarament inferior. En l'altre costat de la balança hi ha els lleugers descensos del Baix Camp, Tarragonès i Alt Camp, que oscil·len entre el 0,2% de la segona comarca, fins l'1,2% de la tercera. Per tant, la tendència global del conjunt del territori ha estat marcada per les dues comarques més poblades, tot i que atenuada pels forts increments de les comarques amb menor ús dels serveis de transport integrats.

A diferència del que ha passat durant els darrers anys, al llarg del 2015 s'han reduït conjuntament els viatgers dels títols integrats, i també els dels títols propis. La disminució en l'ús dels títols integrats, després d'incrementar els anys precedents, planteja la qüestió de si aquests ja han arribat al seu sostre. Aquest dubte s'esvaeix si es torna a observar la penetració dels títols integrats, que tal com es constata en l'apartat 3 de l'informe, continua creixent. L'increment de la penetració rau sobretot en l'evolució registrada en el transport urbà, on els títols de l'ATM del Camp de Tarragona segueixen guanyant terreny, i encara tenen un gran marge per continuar augmentant el seu ús. En conseqüència, aquest descens en la utilització dels títols de l'ATM del Camp de Tarragona ha de ser considerat com una tendència merament

conjuntural que afecta al conjunt de la demanda de transport públic al Camp de Tarragona l'any 2015. Caldria esperar que en el futur aquesta tendència es tornés positiva.

Mapa 9. Variació percentual per comarca dels viatgers amb títols propis del operadors de transport per comarca. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

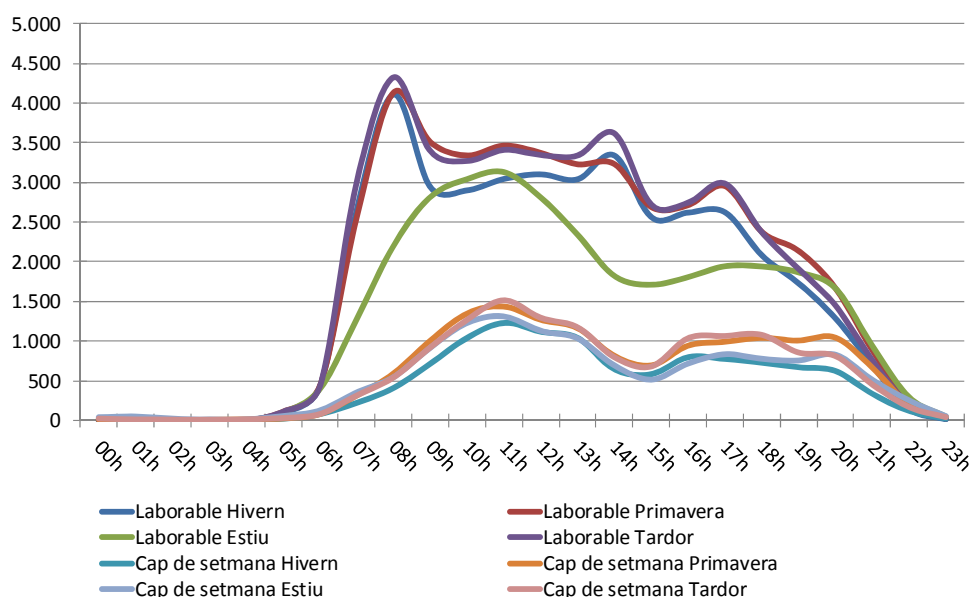
11. Franges horàries i dies de la setmana

Mobilitat per franges horàries: Serveis urbans

En aquest apartat s'aborden gràficament els patrons horaris dels desplaçaments del transport públic urbà durant l'any 2015 en l'àmbit territorial de l'ATM del Camp de Tarragona. Així doncs, com ja és conegut, les franges horàries de la mobilitat quotidiana per raons de feina o estudi i la mobilitat per raons d'oci i lleure presenten destacables i característiques diferències. En aquest sentit, en la gràfica 14 donada la potencial influència de l'estacionalitat de l'activitat turística, s'ha considerat la mitjana de viatges diaris de 4 setmanes de les estacions d'hivern, primavera, estiu i tardor³. Són setmanes que es poden considerar com a "normals", amb 6 dies laborables comptant el dissabte i 1 sol dia festiu, el diumenge. S'ha calculat la mitjana diària de viatgers dels dies laborables de dilluns a divendres i dels dies del cap de setmana. A banda de seleccionar períodes que facilitin la comparació de les dades amb les dels informes precedents, també s'ha imposat com a requisit que no hi haguessin dies festius a més del cap de setmana, i que tampoc hi haguessin vagues.

Igual que els anys anteriors, s'identifiquen 3 patrons diferenciats. En primer lloc, trobem els dies laborables de primavera, tardor i hivern; en segon els dies laborables estivals; i, finalment, els corresponents als caps de setmana. En general doncs, com era d'esperar, la distribució horària dels desplaçaments de l'any 2015 és força similar a la dels anys anteriors.

Gràfica 14. Distribució horària dels desplaçaments. Serveis urbans



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Com es pot observar, els dies laborables són aquells en què es registra una major demanda de mobilitat del transport públic urbà. A més, en aquests dies es produeixen puntes en la mobilitat a causa de la concentració horària de les entrades i sortides del lloc de treball, així com del lloc

³ Les setmanes de l'any 2015 escollides són les següents: del 2 al 8 de febrer, del 4 al 10 de maig, del 3 al 9 d'agost i del 2 al 8 de novembre. Totes elles es caracteritzen per no tenir cap dia festiu a més del diumenge.

d'estudi. D'aquesta manera, a la gràfica es fa evident una punta de demanda molt marcada a les 8 del matí, la qual es correspon amb l'anada a la feina o al lloc d'estudi. Entre la punta de demanda de les 08:00 i les 14:00 es registren nivells de demanda del transport urbà força elevats. Aquest tram horari acaba amb una punta de demanda relativa a conseqüència dels desplaçaments per anar a dinar. A continuació, els nivells d'utilització del transport públic urbà es relaxen lleugerament entre les 15:00 i les 16:00. A partir d'aquesta hora es produeix un lleuger repunt de la demanda cap a les 17:00, abans d'iniciar una ràpida caiguda en cadascuna de les subsegüents franges horàries. Durant la primavera i l'estiu aquest descens no es produeix de manera tan accelerada, ja que el retorn a la llar es retarda com a conseqüència de la millor climatologia i la major durada de les hores de llum solar. De fet, aquesta és l'única diferència digna de ser ressenyada entre les diferents estacions de l'any pel que fa als caps de setmana.

Els caps de setmana aquestes puntes de mobilitat es dilueixen. L'evolució de la demanda es distribueix de forma molt més equitativa entre les hores de servei. No obstant això, s'identifiquen dos períodes amb una demanda més alta: un primer entre les 10:00 i les 14:00, i un segon entre les 15:00 i les 21:00. Així, els caps de setmana es fa palès un retard en l'ús del transport públic en comparació amb els dies laborables, atès que ja no hi ha l'obligació d'anar al lloc de treball o d'estudi a primera hora del matí. A la nit, també s'aprecia un retard en la tornada. Aquest retard s'accentua durant la primavera i l'estiu, quan les activitats d'oci acaben més tard.

Pel que fa a la mobilitat en transport públic urbà, els dies laborables dels mesos d'estiu s'aprecia un patró propi particular i distint dels altres. La forma de la corba s'assimila molt més a la dels caps de setmana que no pas a la dels dies laborables de la resta de l'any, ja que la demanda de mobilitat està dominada per la mobilitat per raons d'oci. No obstant això, el volum de mobilitat és molt superior a la que hi ha en cap de setmana. Els trets distintius de la mobilitat en dies feiners a l'estiu, respecte a les dinàmiques de mobilitat d'un dia laborable de la resta de l'any, radiquen en que es tracta d'un període no lectiu, i per tant, els desplaçaments per motiu d'estudi desapareixen, i amb ells les puntes de demanda a les hores d'entrada i sortida dels centres educatius. Anàlogament, la mobilitat per raons de feina també es veu reduïda a causa del nombre de treballadors que fan vacances durant aquesta època de l'any. El descens de la mobilitat obligada es veu acompanyat per un ascens de la mobilitat no obligada, que és la que acaba donant forma a la corba.

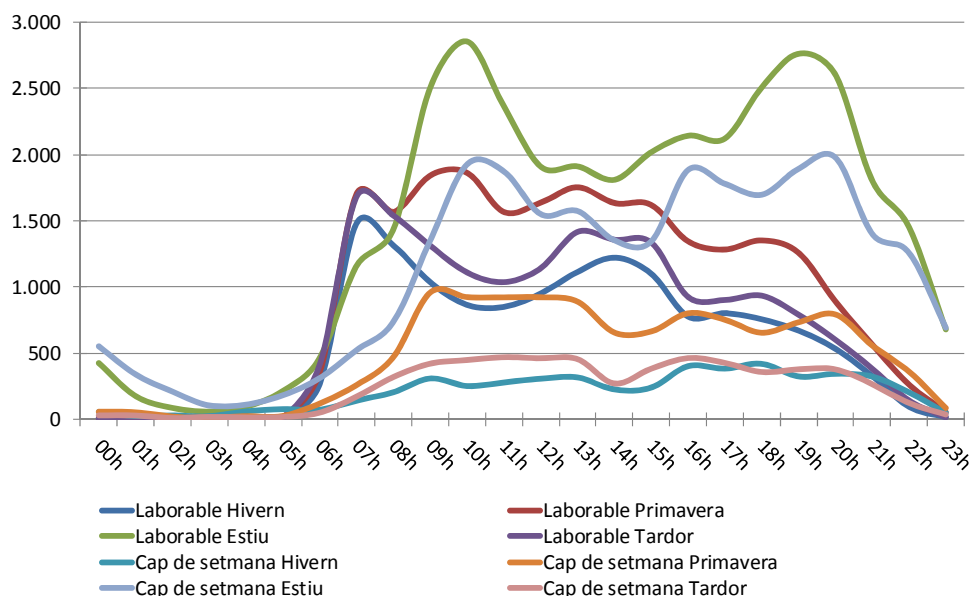
Finalment, en la gràfica es pot apreciar que la utilització del transport públic urbà en horari nocturn és molt modesta, fins i tot durant els caps de setmana dels mesos estivals.

Mobilitat per franges horàries: Serveis interurbans

La interpretació de la distribució horària de la demanda del transport públic interurbà és més complexa que la de l'urbà, donat que la incidència de l'estacionalitat esdevé un factor determinant. En els patrons de la mobilitat referents al transport públic urbà es distingien evolucions molt diferenciades en funció de si es tractava d'un dia laborable o un dia no laborable. En aquest cas, tal com s'aprecia en la gràfica 15, els dies laborables estivals són aquells en els quals es registra la màxima demanda de mobilitat, seguits pels caps de setmana d'estiu, i els dies laborables de primavera. La gràfica també reflecteix una reducció de la mobilitat durant els caps de setmana dels mesos de tardor i hivern.

L'hora en la qual es produeix la punta de mobilitat varia en funció de si es tracta d'un dia feiner, o bé del cap de setmana. Així, una diferència important rau en les puntes de mobilitat matinals dels dies laborables que es produeixen abans en relació a les dels caps de setmana. L'hora punta del transport públic dels dies feiners d'hivern, primavera i tardor té lloc cap a les 7:00 del matí, abans que en el transport públic urbà, mentre que els caps de setmana, la punta matinal té lloc entre les 9:00 i les 10:00 del matí.

Gràfica 15. Distribució horària dels desplaçaments. Serveis interurbans. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

L'evolució per franges horàries de la demanda en els serveis dels dies laborables de tardor i hivern és relativament similar, i comparable fins a cert punt amb les evolucions horàries dels serveis urbans de la gràfica 14. A més de la punta matinal, es registren dues puntes més atenuades, entre les 13:00 i les 14:00 i entre les 17:00 i les 18:00 hores. Aquestes semblances amb el transport urbà es deuen a que el sector turístic durant els mesos de tardor i hivern baixa dràsticament la seva activitat, i per tant, la mobilitat d'aquests períodes està lligada principalment a la mobilitat obligada per raons de feina i estudis dels residents.

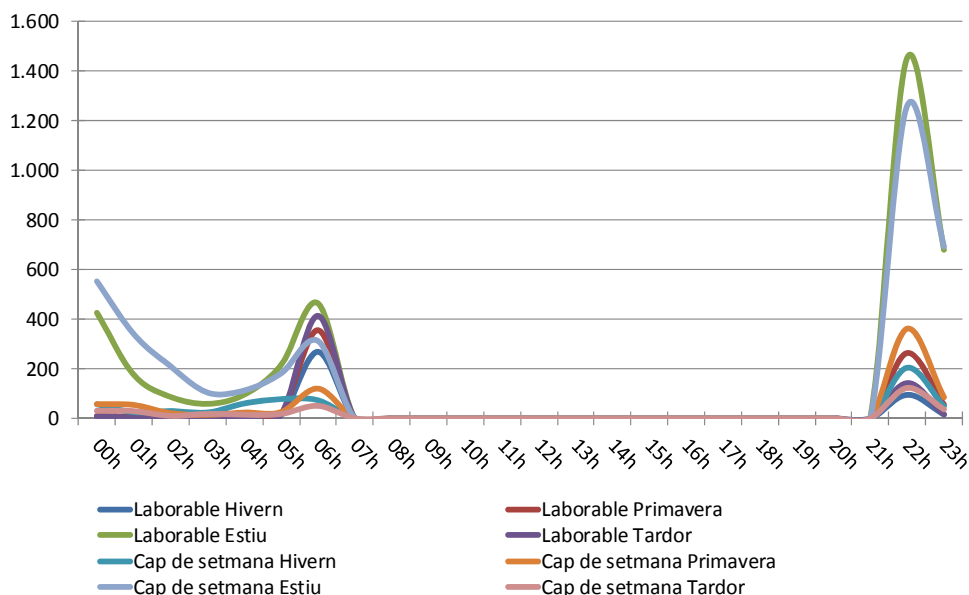
Pel que fa a l'evolució horària dels viatges els caps de setmana de tardor i hivern, els seus patrons són pràcticament idèntics. Ambdues corbes presenten tendències molt suavitzades, distribuint-se els viatgers entre les 9 del matí i les 8 del vespre, no de manera uniforme, però sense que es distingeixin puntes destacables.

Els patrons es modifiquen a la primavera i a l'estiu. Així per exemple, la mobilitat en dia feiner durant la primavera tot i presentar una punta a les 07:00 del matí, registra el seu màxim diari a les 10:00. L'arribada dels primers turistes genera aquesta punta posterior. Es pot apreciar que la línia corresponent als desplaçaments durant aquest període de l'any es converteix en una barreja dels patrons de la mobilitat interurbana en transport públic dels dies feiners d'hivern i d'estiu. Els dies feiners d'estiu el màxim diari té lloc a les 10:00. No obstant, es produeix una segona punta a les 19:00 gairebé tan important com la matinal. Pel que fa als caps de setmana,

durant la primavera, tot i que amb un volum visiblement més notori i amb unes puntes més acusades, els patrons horaris es corresponen amb els de l'hivern i la tardor.

Finalment, en referència als serveis nocturns interurbans s'ha de dir que registren molts més usuaris que els dels urbans. Tal i com es pot apreciar en la gràfica anterior i en l'adjuntada a continuació, la qual es focalitza exclusivament en els viatges nocturns interurbans, el volum de demanda de la mobilitat durant les nits d'estiu supera els 1.000 viatges diaris en les primeres hores de l'horari nocturn (entre les 22:00 i les 0:00). A partir d'aquest moment, es fa notori un retorn esgraonat durant la resta d'hores de la nit i un repunt a les 06:00 de la matinada, relacionat amb el tancament dels locals nocturns i el conseqüent increment de l'ús del transport públic. La resta de l'any, la demanda dels serveis nocturns és indiscutiblement inferior, fet que comporta la concentració de l'ús nocturn del transport públic durant els mesos d'estiu.

Gràfica 16. Distribució horària dels desplaçaments nocturns. Serveis interurbans. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

Mobilitat per dies de la setmana

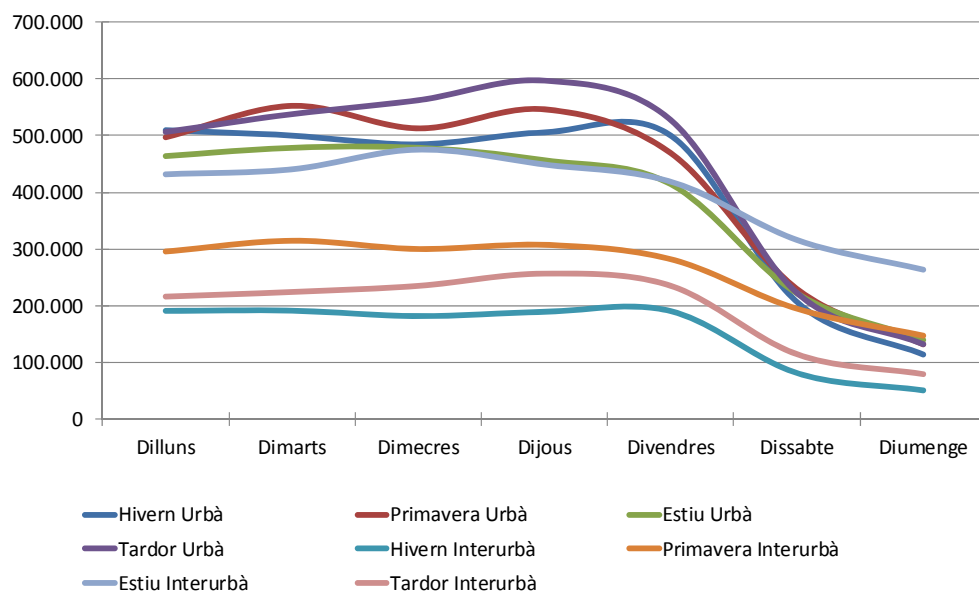
Es representa en la gràfica 17 la mobilitat per dies de la setmana, és a dir, la mitjana de viatgers per cadascun dels dies segons el tipus de transport (urbà o interurbà) i el trimestre que s'estigui analitzant. La mitjana de viatgers diaris per a cadascun dels períodes presenta oscil·lacions relativament petites de dilluns a divendres, mentre que als cap de setmana es produeix una reducció important el dissabte, i de manera encara més marcada el diumenge.

El comportament dels serveis urbans guarda una clara homogeneïtat durant tots els dies de la setmana entre els diversos períodes de l'any. Així, mentre els serveis urbans de dilluns a divendres oscil·len entre els 30.000 i els 50.000 viatgers diaris, els serveis interurbans presenten majors diferències entre estacions. D'aquesta manera, durant l'hivern i la tardor el transport interurbà enregistra un volum de viatgers comprès entre els 15.000 i els 20.000 diaris, el qual incrementa durant la primavera amb uns valors s'acosten als 25.000 diaris. I, ho fa

encara més als mesos d'estiu, com a conseqüència de la influència del turisme fins a unes xifres que superen diàriament els 30.000 viatges.

El nombre de viatges diaris que es registra durant el cap de setmana disminueix en tots els períodes anuals, i per ambdós tipologies de transport: urbà i interurbà. Tanmateix, s'aprecia que la demanda de mobilitat en transport públic urbà cau de manera més destacada els caps de setmana en comparació amb el transport interurbà.

Gràfica 17. Utilització del transport públic segons el dia de la setmana. Any 2015



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

S'observa una convergència de les dades dels urbans entre estacions de l'any a mesura que ens acostem al cap de setmana, inclòs el període estival, amb valors compresos entre 17.000 i 19.000 viatgers diaris en dissabte, i al voltant dels 10.000 en diumenge. Els interurbans, per la seva banda, tendeixen a divergir més entre estacions amb uns valors compresos entre 7.000 i 24.000 viatgers en dissabte i 4.000 i 19.000 en diumenge. D'aquestes xifres, els mínims corresponen a la tardor i l'hivern, mentre que les xifres més elevades fan referència a la primavera i l'estiu. Es torna a posar de manifest doncs, la influència del turisme sobre la demanda del transport interurbà, la qual incrementa de manera important durant el període de primavera i de forma molt més marcada durant el període estival.

12. Demanda i oferta del transport públic al Camp de Tarragona per operadors

En el Camp de Tarragona, la demanda del transport públic col·lectiu de viatgers es troba concentrada en uns pocs operadors. Fins al punt que l'EMT i Autocars Plana concentren prop del 78% del conjunt del transport de viatgers en el territori que conforma l'àmbit integrat de l'ATM. A l'altre cantó hi ha una diversitat d'operadors amb una dimensió més modesta. Entre aquests, Reus Transport, Hispano Igualadina i Autocars del Penedès es reparteixen un 21% de la demanda, i finalment, l'1% restant es distribueix entre Hife, TPP & Domènech, Poch, Vibasa i Cintoï.

En apartats anteriors ja s'ha exposat que la penetració dels títols ATM en els serveis urbans és molt més baixa que en els interurbans. Pel que fa als serveis interurbans, són d'especial rellevància les notables diferències que s'aprecien entre els diversos operadors, degudes fonamentalment al perfil d'usuari que utilitza els seus serveis. Així doncs, cal tenir present que un grau de penetració més elevat és sinònim d'una major preponderància de viatgers que es desplacen per motius de feina i/o estudi, i un grau de penetració més baix és la conseqüència d'una major proporció d'usuaris que es desplacen per raons d'oci i turisme. D'aquesta manera, s'observa que els operadors Cintoï, Hispano Igualadina i Hife, presenten un grau de penetració més elevat, tots ells per sobre del 70%, el qual s'associaria amb un perfil de viatger resident que es desplaça per raons d'estudi i treball. En canvi, Autocars Plana presenta un percentatge inferior, ja que incorpora als usuaris habituals el patró de comportament dels turistes, ja que focalitza una part de la seva demanda en aquesta tipologia d'usuaris. Aquest perfil de viatger també adquireix títols integrats, però ho fan amb menor proporció que els residents que viatgen habitualment en transport públic.

Taula 5. Demanda per operador. Any 2015

Operador	Tipus	Viatgers	Percentatge s/ total	Penetració	Evol. 14-15
EMT	Urbà	9.090.108	48,79%	12,63%	3,00%
Reus Transport	Urbà	2.402.809	12,90%	7,45%	3,55%
Autocars Plana	Interurbà	5.356.710	28,75%	63,87%	-9,28%
Hispano Igualadina	Interurbà	968.069	5,20%	72,71%	0,66%
Autocars de Penedès	Interurbà	574.573	3,08%	59,65%	2,33%
HIFE	Interurbà	115.840	0,62%	73,66%	-11,58%
TPP & Domènech	Interurbà	30.498	0,16%	43,89%	-0,12%
POCH	Interurbà	28.704	0,15%	41,21%	0,82%
Cintoï	Interurbà	31.930	0,17%	58,50%	189,17%
VIBASA	Interurbà	7.434	0,04%	5,62%	
Operadors urbans		11.515.878	61,89%	11,53%	3,32%
Operadors interurbans		7.113.758	38,11%	64,63%	-6,75%

Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

En comparació amb l'any 2014, tal com s'ha posat de relleu en apartats precedents de l'informe, es pot concloure d'una banda que es consolida la recuperació dels operadors urbans, mentre que per quart any consecutiu, el transport de viatgers interurbà perd viatgers. Així

doncs, els dos principals operadors de transport col·lectiu urbà integrats al sistema tarifari de l'ATM del Camp de Tarragona, l'EMT a Tarragona i Reus Transport a Reus, han experimentat un creixement del volum de viatgers no inferior al 3%. En canvi, s'observen divergències entre operadors interurbans que realitzen els serveis de titularitat de la Generalitat de Catalunya. Mentre empreses com TPP & Domènech, Autocars Plana i HIFE han perdut usuaris, la resta d'empreses n'han guanyat. Cal destacar el fort increment de viatgers registrat per CINTOI BUS, del 189%, en gran mesura degut a la consolidació de la línia Tarragona – Calafell – Cunit, que ha contribuït decisivament a l'augment del nombre d'usuaris d'aquesta empresa. Abans de la implantació d'aquesta línia, la presència d'aquest operador en el territori era molt modesta.

D'altra banda, a causa de la seva naturalesa, tot i tenir menys viatgers, el transport interurbà necessita de més línies i més quilòmetres de xarxa per donar resposta a les necessitats de mobilitat dels usuaris, dels quals, una part habita en municipis petits i en comarques amb una densitat de població baixa, i necessiten disposar de connexió amb les principals ciutats, com són Tarragona i Reus, així com amb les restants capitals de comarca que funcionen com a pols atractors d'àrees d'influència de menor dimensió (Valls, el Vendrell, Montblanc i Falset). D'aquesta manera, l'any 2015 el Sistema Tarifari Integrat comptava amb un total de 78 línies interurbanes, mentre el nombre de línies urbanes era de 40. Pel que fa a les línies nocturnes, el transport urbà en disposava de 3, mentre que la xifra de l'interurbà ascendeix a 7.

Taula 6. Oferta de transport públic.

Operador	Tipus	Línies diurnes*	Línies nocturnes*	Longitud Xarxa**	Nombre parades**
EMT	Urbà	21	3	105	429
Reus Transport	Urbà	16	0	76	186
Autocars Plana	Interurbà	31	4	819	588
Hispano Igualadina	Interurbà	16	2	375	84
Autocars de Penedès	Interurbà	3	1	52	48
HIFE*	Interurbà	4	0	80	27
TPP & Domènech	Interurbà	5	0	149	22
POCH	Interurbà	8	0	n.d.	n.d.
Cintoi	Interurbà	2	0	n.d.	n.d.
VIBASA	Interurbà	1	0	n.d.	n.d.

* Fa referència a les línies i parades recollides en el Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona de l'any 2015

** Dades relatives a 2014 comunicades directament per l'operador

Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona i dades proporcionades pels operadors

Efectuar serveis interurbans implica que els operadors hagin de disposar d'una flota més àmplia i hagin de recórrer un major nombre de quilòmetres durant el transcurs de l'any, tal com reflecteix la taula 7. Si s'observa l'indicador que relaciona el nombre de quilòmetres que efectua cada operador amb la quantitat de vehicles que disposa, es pot constatar que tots els operadors interurbans (dels quals se'n disposa dades), excepte autocars Domènech, presenten una relació de quilòmetres recorreguts per vehicle superior a la dels operadors urbanes.

Taula 7. Característiques del servei ofert.

	Tipus	Km. recorreguts	Flota vehicles	% vehicles PMRs	Velocitat comercial	Milers de km/vehicle *	Amplitud horària del servei diürn
EMT	Urbà	3.037.295	66	100%	13,8 km/h	46.03	19
Reus Transport	Urbà	800.000	15	100%	13,7 km/h	53.33	16
Autocars Plana	Interurbà	9.900.000	101	50%	27,7 km/h	98.01	17
Hispano Igualadina	Interurbà	1.810.000	21	85,71%	38,6 km/h	86.19	n.d.
Autocars de Penedès	Interurbà	800.000	11	80%	43,3 km/h	71.73	17
HIFE	Interurbà	400.000	7	100%	34 km/h	57.14	19
TPP & Domènech	Interurbà	100.000	11	80%	40 km/h	9.09	14
POCH	Interurbà	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Cintoi	Interurbà	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

*Indicador que mostra la proporció de quilòmetres (en milers) que recorren els diferents operadors amb el nombre de vehicles que disposen.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors relatives a l'any 2014.



C. Anselm Clavé. 1 · 43004 – Tarragona

Tel. 977 921 956 . Fax 977 922 983

info@atmcamptarragona.cat · www.atmcamptarragona.cat