



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

Any 2014



ATM Camp de Tarragona

Maig 2016

Índex

1.	Introducció	2
2.	Evolució dels viatgers en transport públic interurbà i urbà. Sèrie 2009-2014	3
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 2013 i 2014.	4
4.	Zones recorregudes.....	6
5.	Tipologies de títols ATM i distribució anual.....	7
6.	Ús dels diferents títols per zones	10
7.	Transbordaments per zones.....	13
8.	Línies de transport públic més utilitzades.....	14
9.	Parades de transport públic més utilitzades.....	19
10.	Poblacions amb més ús de transport públic	23
11.	Franges horàries i dies de la setmana.....	29
12.	Demanda i oferta del transport públic al Camp de Tarragona per operadors	34

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:

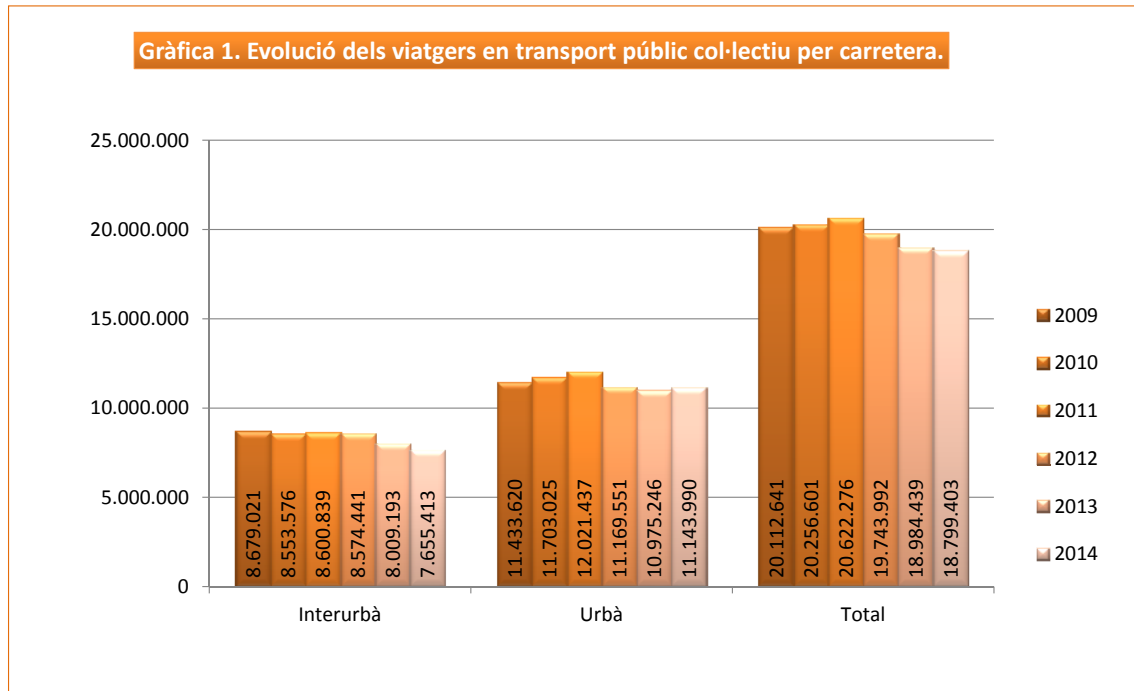
Trinitat Castro i Salomó
Juan Manrubia i Gibert
Daniel Miravet i Arnau
Nacho Miró i Cortés
Antoni Domènech i Montaña

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 2009-2014



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

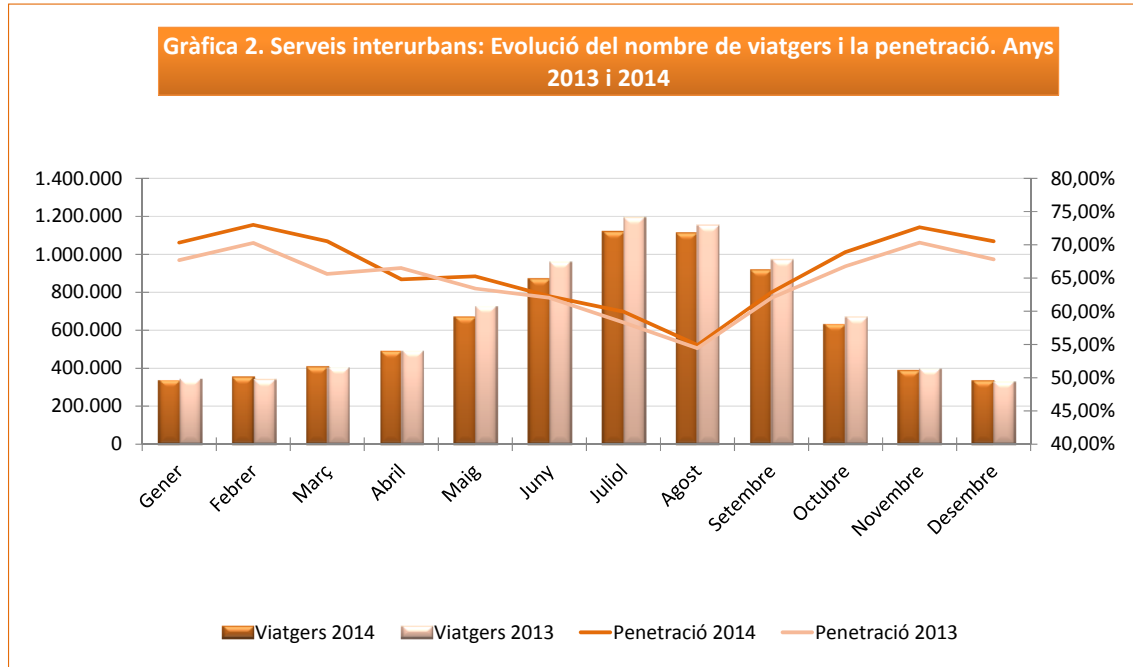
Tot i que es el nombre de viatgers va patir un descens en relació a l'any 2013, s'ha de dir que ritme del descens s'alenteix en relació a les caigudes més fortes registrades el 2012 i el 2013. El descens global respecte l'any precedent no arriba al punt percentual, concretament un 0,92%. Es tracta, doncs, d'una pèrdua de viatgers força inferior a la de l'any 2012 i 2013 on es va arribar al 4,26% i 3,85%, respectivament.

Existeixen importants divergències entre l'evolució del transport públic col·lectiu per carretera urbà i interurbà. Així doncs, l'any 2014, per una banda, el nombre de viatgers urbans va experimentar un increment de l'1,54%, mentre que el transport interurbà va enregistrar una pèrdua del 4,42%.

El transport urbà, torna a presentar uns valors superiors als 11.000.000 viatgers anuals, situant-se en unes xifres molt similars a les de l'any 2012, però encara llunyanes del màxim anual assolit l'any 2011. En el cas del transport interurbà, mentre que al 2013 es va enregistrar una pèrdua absoluta de gairebé 600.000 viatgers, la pèrdua del 2014 no ha arribat als 400.000. D'aquesta manera, sembla ser que s'ha produït una important relaxació de la tendència decreixent de viatgers en transport públic col·lectiu per carretera.

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 2013 i 2014.

Serveis interurbans



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

El perfil gràfic de l'evolució mensual del nombre de viatgers en els serveis interurbans es veu notablement caracteritzat per l'estacionalitat. No obstant això, s'observa una suavitització de d'aquest fenomen per a l'any 2014 com a conseqüència de la reducció del nombre de viatgers que es concentra en els mesos estivals. 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 2014 va ser del 52,7%, en comparació amb el 53,6% de l'any 2013.

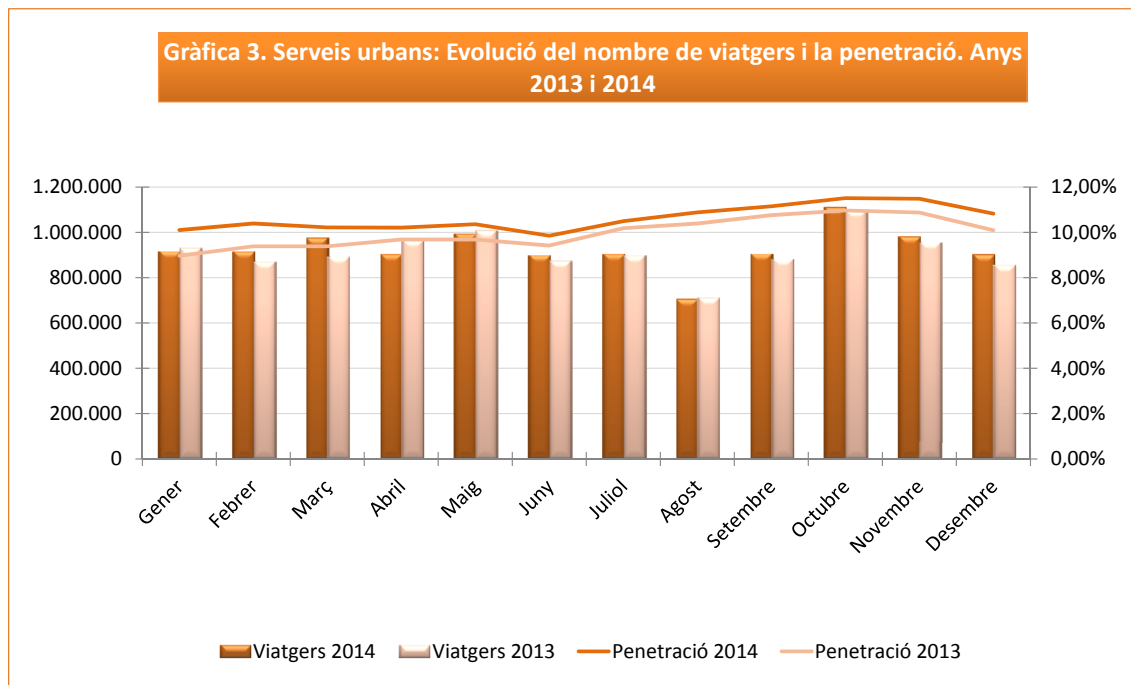
Paral·lelament a la relaxació de l'estacionalitat, s'aprecia que en els mesos de febrer, març i desembre es van incrementar els viatgers respecte a l'any precedent. Els increments en aquests mesos són modestos. En canvi, la caiguda global del nombre de viatgers en els mesos de maig a octubre és del 6,2%, i presenta un descens màxim al mes de juny del 9,4%.

En referència al grau de penetració dels títols integrats de l'ATM, s'aprecia que continua la seva tendència de creixement durant tots els mesos de l'any, amb l'única excepció del mes d'abril. Tal com va succeir els dos anys precedents, durant el 2014 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 2013. A més, per primera vegada des de l'inici de la integració tarifària, en els mesos de gener a març, i els mesos de novembre i desembre, la penetració s'ha mantingut sempre 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.

Es pot concloure doncs que durant els mesos estivals la penetració és força més baixa en comparació amb la resta de l'any degut al grau d'utilització del transport públic per part dels visitants del territori, que en molts casos no estan familiaritzats amb l'existència del sistema

tarifari integrat, mentre que es constata una utilització cada cop més intensiva dels títols ATM relativa a la mobilitat obligada.

Serveis urbans



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

A diferència dels dos anys anteriors, els serveis urbans l'any 2014 mostren una recuperació important del volum de viatgers. Les excepcions d'aquesta tendència positiva van ser els mesos de gener, abril, maig i agost, quan es van enregistrar pèrdues de viatgers respecte l'any 2013, sent el mes d'abril el que presentava una pèrdua de major proporció, propera al 6,5%. Aquests descensos contrasten, amb l'important increment dels mesos de febrer, març i desembre, sempre superiors al 5%. Tal com s'ha dit prèviament, els avenços dels mesos amb un comportament favorable contraresta i excedeix l'evolució dels mesos en els quals cau el nombre de viatgers.

D'altra banda, el transport públic urbà registra un notable creixement de la penetració respecte l'any 2013. 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. 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 visible estabilitat, sense baixar del 10%, amb excepció del juny, ni superar el 12%. 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.

4. Zones recorregudes

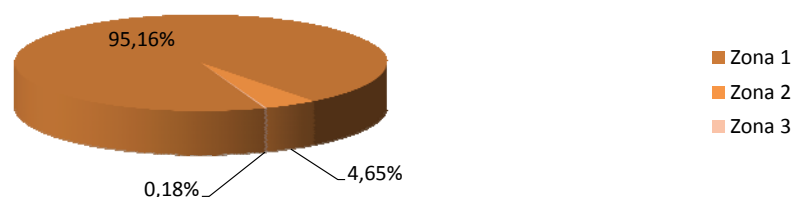
L'àmbit de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona, comprèn un total de 132 municipis dividits en **cinc zones**. Els viatgers han d'adquirir el títol d'acord amb el nombre de zones que necessiten recórrer per cobrir el trajecte fins al seu destí.



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'1 zona, el qual és absorbit pels percentatge de viatgers de 2 i 3 zones. Així, l'any 2014 la immensa majoria de viatges realitzats continuen sent d'1 zona, amb un percentatge del 95,16%. Els viatges de 2 zones augmenten fins el 4,65%, mentre que els viatges de 3 zones tenen una representació que es podria seguir qualificant de marginal, amb un 0,18% del total.

Gràfica 4. 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

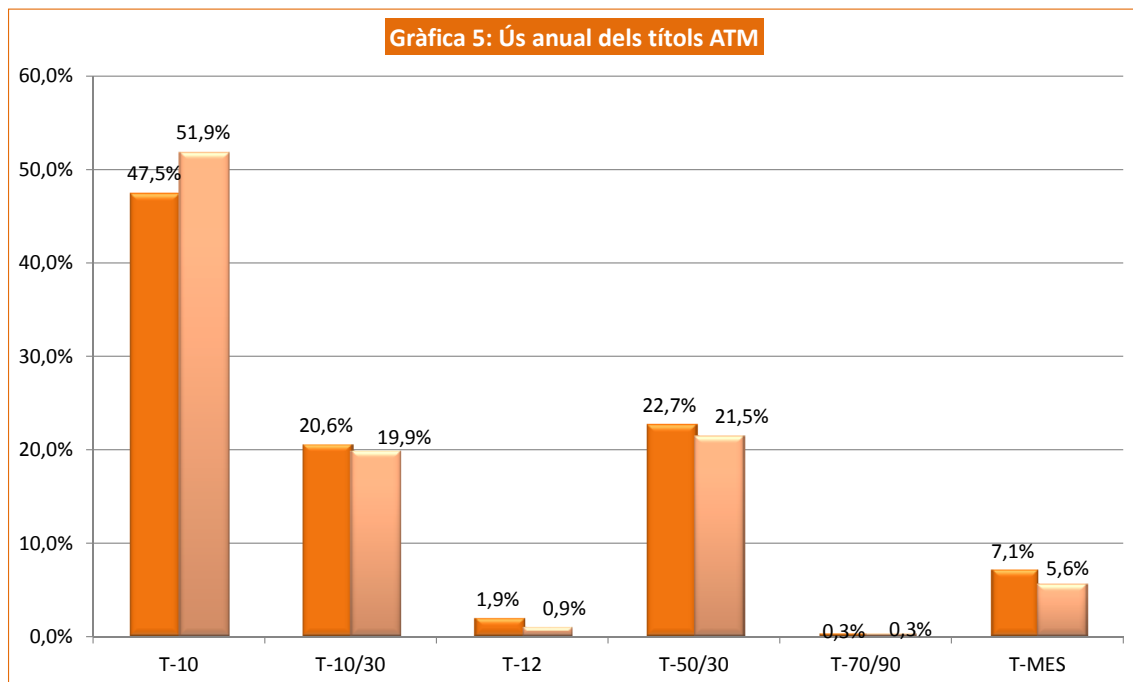
5. Tipologies de títols ATM i distribució anual

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. En aquest sentí, el nostre territori està fortament caracteritzat per una dualitat estacional causada per la presència de dues tipologies d'usuari 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. S'entén, doncs, que en funció del perfil de l'usuari, les seves preferències tarifàries prendran una direcció o una altra.

Tot seguit, es detallen les característiques de cadascun dels títols que composaven la gamma l'any 2014:

T-MES Títol de transport multiviatge que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal. Aquest títol només pot ser carregat a targetes personalitzades mitjançant DNI/NIE/Passaport nacional.	T-50/30 Títol de transport multiviatge que permet fer 50 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal i horari.
T-10/30* Títol de transport multiviatge que permet fer 10 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal i horari.	T-10 * Títol de transport multiviatge que permet fer 10 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (entre 1 i 3 zones). Títol multipersonal i horari.
T-12 Títol de transport que permet als nens i nenes d'entre 4 i 12 anys (ambdós inclosos), fer un nombre il·limitat de desplaçaments a la zona tarifària en la que resideixen, en tots els modes de transport integrats. Títol unipersonal. Aquest títol només pot ser carregat a la targeta personalitzada T-12 mitjançant DNI/NIE/Passaport nacional. Validesa: en la seva primera edició té una validesa de 16 mesos. Les posteriors renovacions es realitzaran anualment.	T-70/90 Títol de transport multiviatge que permet als membres d'una única família monoparental o nombrosa, fer 70 desplaçaments en tots els modes de transport integrats segons les zones a travessar (d'1 a 3 zones). Títol multipersonal i horari. Validesa: 90 dies consecutius des de la primera validació. Aquest títol només podrà ser carregat a la targeta personalitzada FM/FN mitjançant DNI/NIE/Passaport nacional i carnet de família nombrosa o monoparental.
* En els serveis públics regulars de transport de viatgers per carretera del Camp de Tarragona nocturns (entre 23.00 i 6.00 hores) i en els serveis a l'Aeroport de Reus, únicament s'hi podran validar els títols T-Mes, T-50/30, T-70/90 i T-12 del sistema tarifari integrat	

Tal com s'aprecia en la gràfica 5, el títol integrat més utilitzat és el T-10, amb un percentatge del 47,5% respecte el total de títols. 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. Aquest comportament que queda corroborat en la gràfica 6, 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 es tracta de turistes que utilitzen el T-10 per la seva elevada flexibilitat, al tractar-se d'un títol multipersonal. En aquest sentit, la caiguda en la proporció de validacions sobre el total, de 4,4 punts percentuals en total, és simptomàtica de que la disminució dels viatges interurbans ha incidit primordialment sobre el viatger forani.

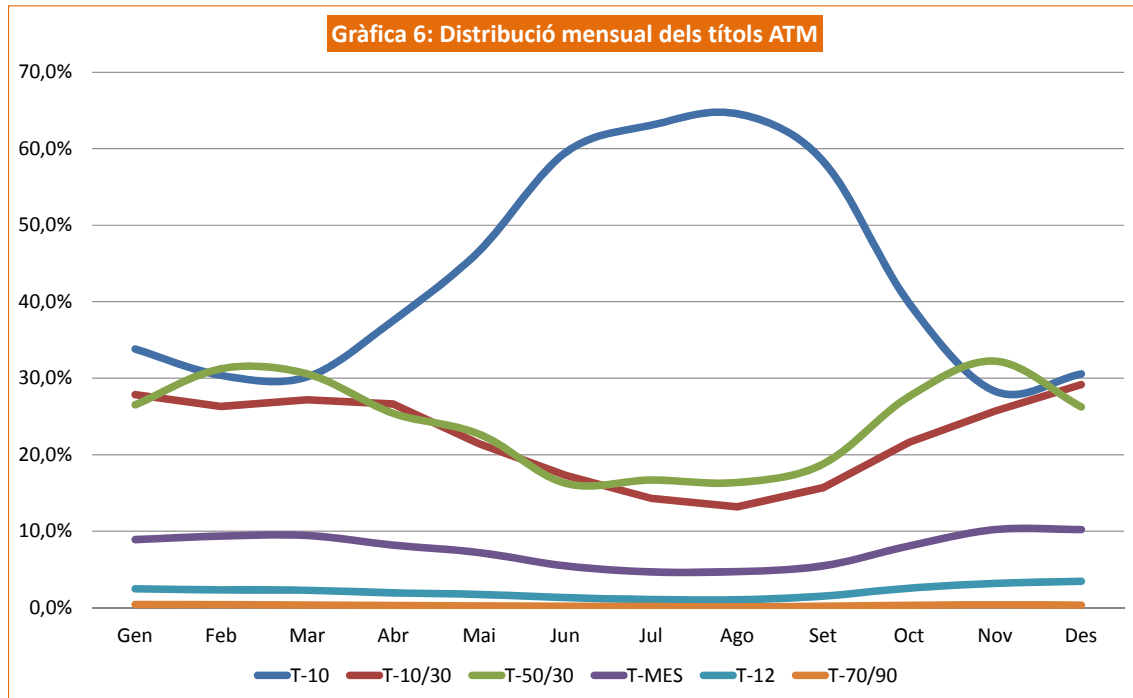


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

La resta de títols es reparteixen la pèrdua de quota del T-10. El segon títol en utilització, amb un percentatge d'ús sobre la resta del 22,8%, és el T-50/30, el qual es caracteritza per ser un títol unipersonal i molt atractiu en els 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'1,2 punts respecte 2013. Seguidament, amb un 20,6% d'utilització, hi ha 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. El seu increment de pes en comparació a l'any anterior és inferior, de 7 dècimes en total. Amb un percentatge força inferior, del 7,1%, el T-MES se situa com el quart títol més utilitzat pels usuaris de transport públic del Camp de Tarragona, degut a l'existència del T-50/30, el qual permet efectuar un nombre força elevat de viatges durant un mes, i que ja cobreix suficientment les necessitats d'un gran volum d'usuaris. Tanmateix, és el títol que experimenta un guany de quota més substancial, fins a 1,5 punts percentuals. 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 perquè és un títol enfocat amb exclusivitat a un segment de població relativament petit, en el qual, tal com demostren les dades, mostra una evolució positiva any rere any, fet indicatiu del seu potencial de consolidació. De fet, entre respecte

2013, es duplica el seu nombre de validacions. En el cas del segon, també està enfocat a un segment d'usuaris encara més reduït, fet que explica el seu modest pes, només d'un 0,3%.

D'acord amb la gràfica 6, la distribució mensual de tots els títols es comporta de manera similar durant tots els mesos de l'any, presentant una reducció percentual durant els mesos d'estiu com a conseqüència de l'increment de les validacions del títol T-10, que tal com s'ha comentat anteriorment, tendeix a concentrar-se durant el quadrimestre turístic.



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

En aquest sentit, mentre el T-10 es mou en una quota al voltant d'un 30% durant els seus mesos vall (de novembre a març), inicia un increment progressiu mes a mes a partir de l'abril, que li permet concentrar més del 60% de la quota durant els mesos de juliol i agost. Durant els mesos vall del T-10, el T-50-30 i el T-10-30 també es mouen al voltant del 30%, tot i que la T-10/30 sempre se situa uns punts percentuals per sota del T-10/30. L'impuls del pes relatiu del T-10 durant juliol i agost va en detriment dels altres títols: el T-50/30, i el T-10/30 cauen per sota del 20%, entre que el T-Més passa aproximadament del 10% al 5%.

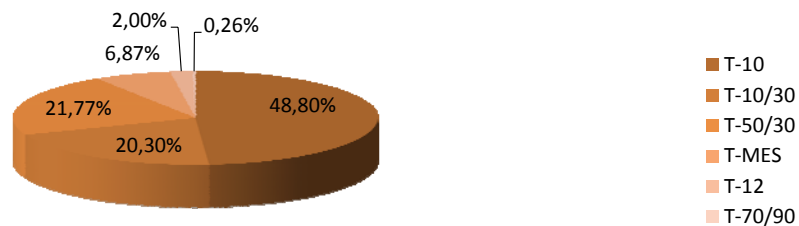
6. Ús dels diferents títols per zones

Els anteriors dos apartats, a mode de contextualització, han estat essencials per tal d'identificar les zones de mobilitat dins de l'àmbit integrat de l'ATM Camp de Tarragona i, a la vegada, per saber quina distribució anual d'utilització de títols existeix en funció del perfil d'usuari que els usa. En aquest apartat, doncs, s'analitza la utilització dels diferents títols per zones, tenint en compte que aquells viatges considerats d'1 zona són els que tenen lloc dins d'una mateixa àrea de les mostrades en mapa del capítol 4; aquells considerats de 2 zones recorren 2 zones de l'esmentat mapa, mentre que els que s'engloben en les 3 zones, són els que entrellacen tres o més àrees.

1 zona

Novament, el títol integrat més utilitzat en la zona 1, i per tant, el més comú en els desplaçaments més curts en autobús és el T-10. Les validacions d'aquest títol assoleixen el 48,8% 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, 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 7. Percentatge de validacions de cada títol ATM en la zona 1



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, cal interpretar aquest fet, com una conseqüència de la incidència 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 exemple, viatges amb la família o els amics. Per aquest motiu, el T-10 presenta una quota de mercat molt superior en relació als altres 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'1 zona, els turistes s'inclinen més pel T-10, i també pel bitllet senzill no integrat, tal com s'aprecia en la gràfica 2, 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 s'assoleix i 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·la entre el 60% i el 70%. 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 un retrocés del seu ús, sinó com el resultat del creixement de la utilització 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, que necessita desplaçar-se al seu lloc de treball regularment.

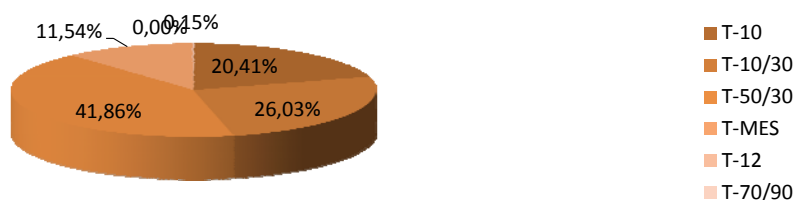
Així doncs, seguint amb la dinàmica enregistrada l'any anterior, tot i ser el títol majoritari, el T-10 ha vist erosionada la seva quota de mercat en favor dels títols que premien la fidelització, permetent un cost unitari del viatge inferior per a l'usuari, però alhora exigint un nombre de viatges determinat en un període mensual com és el cas del T-10/30, el T-50/30, o el T-Més. Concretament, el T-10 ha experimentat una variació negativa del 9,1% respecte l'any 2013, fet que contrasta amb els forts increments de les validacions de T-10/30 (3,5%), T-50/30 (5,5%), T-Més (26,2%) i T-12 (100,1%). Aquesta tendència s'explica per dues raons: d'una banda, que el T-10 ha experimentat novament una pèrdua de viatgers; de l'altra banda, que la resta de títols parteixen de nivells d'utilització relativament baixos i, per tant, els increments relatius poden prendre valors molt grans.

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-Més.

Així doncs, aglutinant prop del 42% de les validacions, el T-50/30 continua sent 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, amb una diferència propera als 16 punts percentuals. 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-Més, el qual representa més d'un 11% del total de validacions i ha experimentat una taxa de creixement del 44%.

Gràfica 8. Percentatge de validacions de cada títol ATM en la zona 2



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

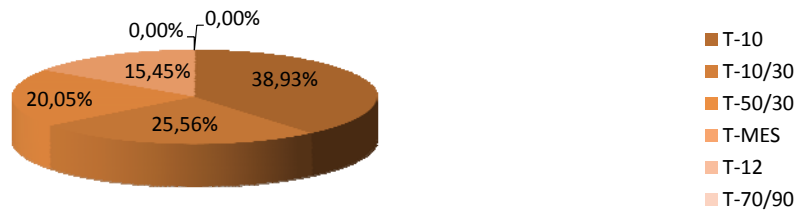
En relació a l'any 2013, s'aprecia que els desplaçaments de 2 zones s'han incrementat en un 5,2%. Aquest augment però, no es reproduïx en tots els títols. Així, la utilització del T-10/30 pateix un descens de l'1,3%, mentre que el T-70/90 perd prop d'un 41% dels viatges de 2 zones respecte l'any 2013. Aquestes evolucions negatives contrasten amb les tendències favorables mostrades pel T-10 i el T-50/30 amb guanys del 2,8% i el 3,4% respectivament, i sobretot la ja recollida anteriorment del T-Més.

3 zones

Els desplaçaments de 3 zones presenten una taxa de creixement, respecte l'any 2013, del 36,4%. Així doncs, es tracta d'un increment que permet passar de les 8.236 validacions anuals del 2013, a les 11.235 del 2014. Aquest increment general, però, no es distribueix equitativament entre els diferents títols. D'aquesta manera, mentre les validacions del T-50/30 i del T-10 presenten una variació positiva del 85% i del 40% respectivament, els augments de les validacions del T-10/30 i del T-Més, tot i que importants, són més modestes, amb un 23% i un 15% respectivament.

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 prop del 39% del total de validacions de 3 zones. El següent títol més freqüent és el T-10/30, amb un 25,6%. Si es sumen ambdós percentatges, el resultat excedeix el 64%. Per tant, això indica que la mobilitat quotidiana és relativament petita com a conseqüència de dos factors principals que dificulten una major regularitat dels desplaçaments: la distància dels trajectes i la dispersió de la població.

Gràfica 9. Percentatge de validacions de cada títol ATM en la zona 3



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

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 podria considerar que arriba a produir-se quan el viatger baixa d'un autobús urbà per tal de pujar a un d'interurbà, i viceversa. 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.

	Sense transbordaments	1 transbordament	2 i més transbordaments
Total	89,81%	9,85%	0,33%
1 zona	89,91%	9,75%	0,34%
2 zones	80,32%	19,19%	0,49%
3 i més zones	81,95%	14,02%	4,04%
T-10	95,80%	4,12%	0,08%
T-50/30	81,41%	16,78%	1,82%
T-Més	76,43%	22,02%	1,55%
T-70/90	81,11%	18,33%	0,56%
T-12	92,04%	7,77%	0,20%
T-10/30	87,76%	11,92%	0,33%

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

Un valor lleugerament superior al 10% dels viatges amb títols integrats, es realitzen fent transbordaments. En la seva majoria es tracta de viatges amb 1 sol transbordament, els quals suposen un 9,85% sobre el total, mentre que els viatges amb 2 o més transbordaments tenen un pes molt petit, de només un 0,33%

El perfil de l'usuari determina el nombre de transbordaments que es realitzen. Així 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. Cal recordar que en els viatges d'una zona hi havia una quota important de mobilitat turística. Pel que fa als viatges que recorren 3 o més zones, en aquesta tipologia de viatges el nombre de transbordament s'enfila fins al 18%, i per tant és on presenten una major freqüència. 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 4%. A mesura que augmenta el grau de fidelització de l'usuari potencial de cada títol, incrementa el nombre de transbordaments; un 12,25% per la T-10/30, un 18,6% per a la T-50/30, i finalment, els usuaris d'un títol T-Més assoleixen el 23,57%.

8. Línies de transport públic més utilitzades

Transport urbà

Després que l'any 2013 la xifra absoluta de viatgers en transport públic urbà caigués per davall dels 11 milions, l'any 2014, mostra notables signes de recuperació, fins al punt d'aproximar-se als valors de 2012.

Un total de 10 línies continuen sent suficients per concentrar prop del 80% dels desplaçaments, concretament un 79,2%. Una distribució que és molt semblant a la de l'any 2013, quan les 10 principals línies representaven un 80,1%. Així doncs, de les 10 línies amb un valor 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 una única excepció, l'L-41: Estació Renfe – Pl. Imperial Tàrraco-Educacional, la qual presenta un valor de 901 viatgers diaris.

A la taula 2 s'aprecia que durant l'any 2014, 2 línies tarragonines van concentrar gairebé un 38% dels viatges 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 una major utilització del transport públic. D'altra banda, Reus i la compacitat del seu teixit urbà evidència 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 compacitat permet al ciutadà desplaçar-se a peu.

Així doncs, com ja és sabut, el transport públic esdevé un mitjà més atractiu quan les distàncies creixen. D'aquesta manera, les línies més utilitzades a Reus connecten el nucli urbà amb zones relativament allunyades del centre, com ara el barri Montserrat o l'Hospital de Sant Joan. Aquest darrer ha esdevingut els darrers anys un dels grans centres generadors de mobilitat del municipi.

Taula 2. Línies més utilitzades en el transport públic urbà

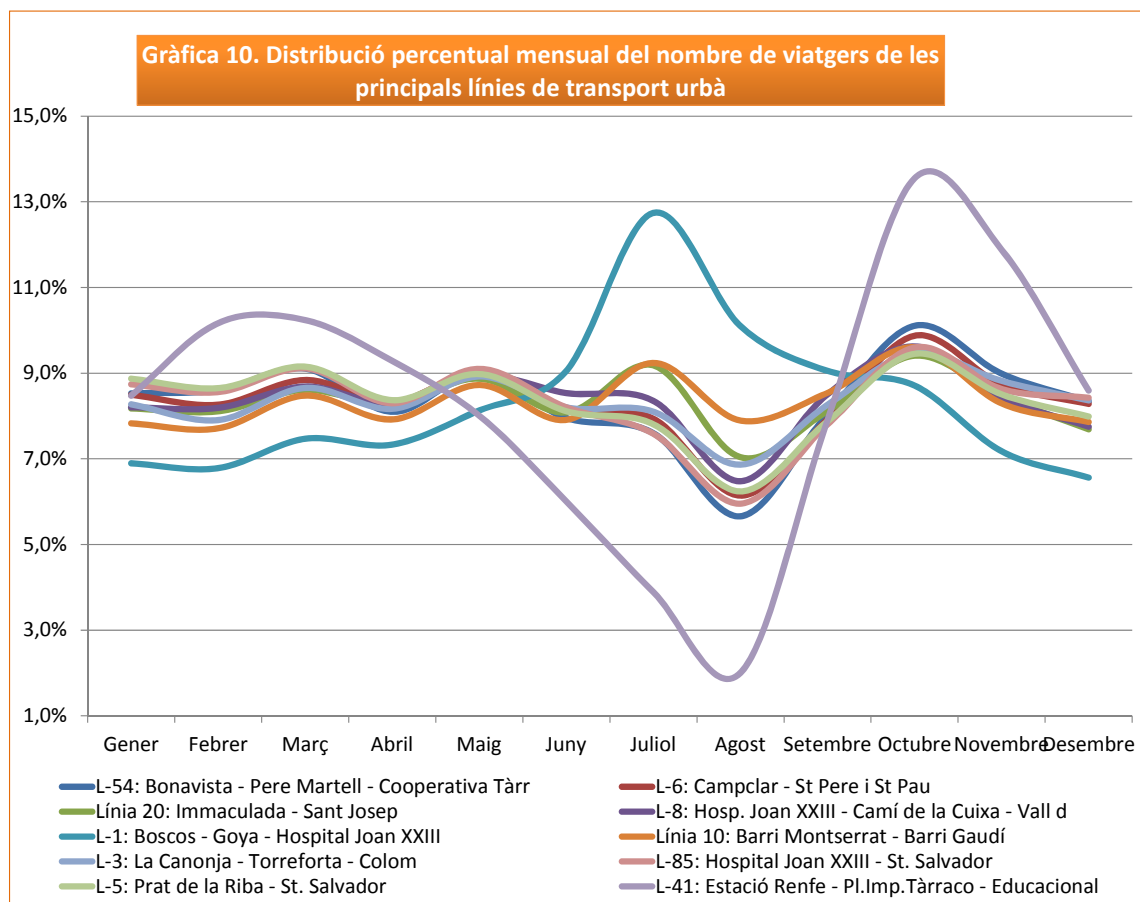
	Operador	Viatgers anuals	Viatgers diaris	Penetració (%)	% s/ total urbans	Variació 14-13 (%)
L-54: Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tàrr	EMT	2.231.300	6.113	12,3%	20,0%	0,3%
L-6: Campclar - St Pere i St Pau	EMT	1.992.590	5.459	10,5%	17,9%	3,6%
Línia 20: Immaculada - Sant Josep	RT	974.356	2.669	5,4%	8,7%	-0,4%
L-8: Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Arrabassada	EMT	877.726	2.405	9,2%	7,9%	-1,4%
Línia 10: Barri Montserrat - Barri Gaudí	RT	652.075	1.787	7,0%	5,9%	-1,4%
L-1: Boscos - Goya - Hospital Joan XXIII	EMT	521.771	1.430	9,4%	4,7%	1,1%
L-3: La Canonja - Torreforta - Colom	EMT	475.261	1.302	10,6%	4,3%	-11,8%
L-85: Hospital Joan XXIII - St. Salvador	EMT	402.076	1.102	12,2%	3,6%	3,6%
L-5: Prat de la Riba - St. Salvador	EMT	369.260	1.012	11,9%	3,3%	-2,9%
L-41: Estació Renfe - Pl.Imp.Tàrraco - Educacional	EMT	328.946	901	18,5%	3,0%	128%

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

Respecte al grau de penetració dels títols ATM, es poden constatar les mateixes tendències que s'han vingut repetint els anys precedents. En aquest sentit, per una banda s'observa novament que la penetració és superior en els serveis de Tarragona que en els de Reus. I d'altra banda, que aquest nivell de penetració també és més elevat en aquells serveis que uneixen nuclis urbans allunyats del centre del nucli poblacional principal del municipi.

En relació a l'any 2013, el 2014 ha suposat lleugers increments o disminucions del nombre de viatgers que apareixen en la taula 2. Entre les línies que guanyen viatgers sobresurten l'L-6, i l'L-85, totes dues amb un 3,6%, però sobretot destaca l'L41: Estació Renfe – Pl.Imp.Tàrraco – Educacional, amb un creixement del 128%. L'evolució d'aquesta línia es pot explicar a partir de fet que es posa en funcionament durant el mes de juny de l'any 2013, i és per aquest motiu que presenta un augment d'aquesta proporció. Per contra, L-3: la Canonja – Torreforta – Colom, és la línia que presenta una pitjor evolució de viatgers, amb una caiguda de l'11,8%. Les relativament modestes oscil·lacions en el nombre de viatgers que han experimentat els principals serveis, han permès que de les 10 línies amb més viatgers del 2013, 9 hagin romàs l'any següent entre les més importants. La desaparició de la L-7: la Floresta – Ramon y Cajal al desembre del 2013 ha permès a la L-41: Estació Renfe - Pl.Imp.Tàrraco - Educacional situar-se com el desè servei urbà amb un major nivell de demanda.

Pel que fa a l'evolució mensual dels viatgers, tal com s'aprecia en la gràfica 10, 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 15% 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, excepte la L-41 durant els mesos de juliol i agost.



Algunes peculiaritats són per exemple, que durant els mesos de juny i juliol, l'L-1 de Tarragona, així com l'L-10 i l'L-20 de Reus experimenten un increment relatiu dels viatgers en contraposició amb la resta de línies que mostren una tendència decreixent. L'increment registrat per l'L1 és clarament més pronunciat, donada la naturalesa dual de la seva demanda que engloba, les necessitats estrictament urbanes de mobilitat, a la vegada que dóna servei a les platges a l'estiu. És per això que registra volums de demanda més elevats a l'estiu que a l'hivern, quan ambdues demandes coincideixen en el temps. 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. Aquesta variació en el nombre de viatgers es pot observar de manera molt exagerada en l' L-41, la qual proporciona bàsicament un servei de mobilitat obligada per raons d'estudi.

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 87,6% de la demanda interurbana total és concentrada en els deu principals serveis interurbans, el que suposa una distribució similar a la de l'any anterior. Es tracta dels mateixos deu serveis que els anys precedents han encapçalat la llista en quant a volum de viatgers anuals. Per tant, es segueix manifestant una concentració pel que fa als operadors ja que de les deu línies, set corresponen a Autocars Plana i es tres restants són operades per Hispano Igualadina, Penedès i Hife, amb un servei per a cadascuna de les empreses.

Taula 3. Línies més utilitzades en el transport públic interurbà

	Operador	Viatgers anuals	Viatgers diaris	Penetració (%)	% s/ total	Variació 13-12 (%)
Tarragona - Salou - BM Cambrils, per la Pineda	Plana	2.250.759	6.166	59,4%	29,5%	-7,5%
Cambrils (Barri Marítim)-Reus	Plana	1.437.509	3.938	59,6%	18,8%	-8,8%
Reus - Tarragona	HISAU	762.628	2.089	74,9%	10,0%	3,2%
Vilafranca - El Vendrell - Tarragona	Penedès	513.067	1.406	59,6%	6,7%	-9,0%
Reus-Salou Poble (c/Barcelona)	Plana	506.767	1.388	73,1%	6,6%	-5,4%
Colldejou-Tarragona	Plana	418.880	1.148	85,2%	5,5%	-0,7%
Tarragona-Alcover-Valls	Plana	320.329	878	83,1%	4,2%	1,5%
Sarrià - Pla Sta Maria - Valls - Tarragona	Plana	202.187	554	62,1%	2,6%	-10,4%
NT-4: La Pineda - Salou - Cambrils	Plana	149.519	410	10,3%	2,0%	1,1%
Tarragona-Bràfim-Vila-Rodona	HIFE	121.549	333	76,1%	1,6%	-2,2%

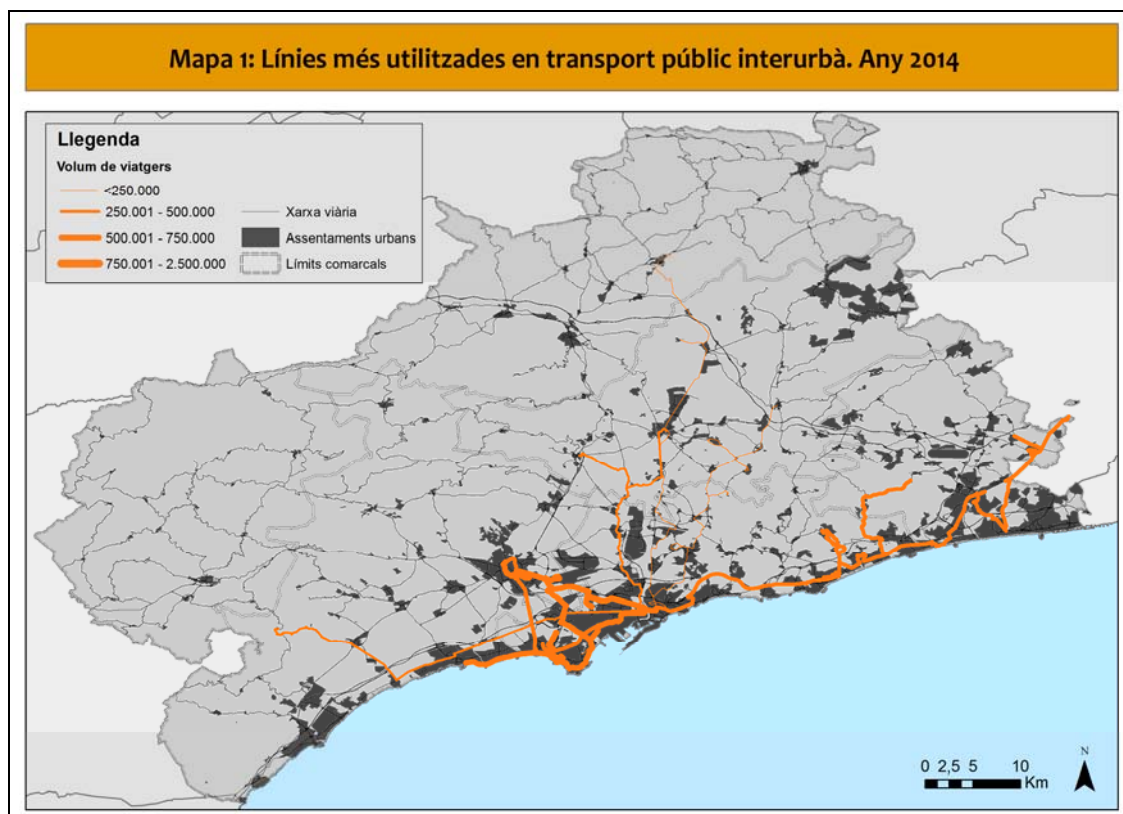
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

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 habitants 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 prop del 50% del volum de viatgers totals interurbans (Tarragona – Salou – BM Cambrils per la Pineda i Cambrils Barri Marítim – Reus). A més, entre les deu línies principals també s'ubiquen altres serveis amb característiques similars als dos anteriors. Es tracta, de les línies Reus – Salou Poble, i la nocturna NT-4: La Pineda - Salou – Cambrils. Així doncs, incloent en el còmput les 4 línies citades, el percentatge creix fins el 56,9% del total. En contraposició, els serveis Reus – Tarragona, Vilafranca – El Vendrell – Tarragona, Colldejou – Tarragona, Tarragona –Alcover – Valls, Sarra – Pla Sta Maria – Valls – Tarragona i Tarragona – Bràfim – Vila-rodona donen servei principalment als residents del territori.

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.

Adicionalment, cal comentar que, cinc 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'1 zona, amb les excepcions de 2 corredors on aquest percentatge és inferior. Aquests serveis són el Vilafranca – el Vendrell – Tarragona, on de totes maneres, continuen dominant els viatges d'1 zona pel flux de desplaçaments entre Torredembarra, Altafulla i Tarragona, i el Sarra – Valls – Pla de Sta. Maria – Tarragona, on el pes dels viatges de 2 zones entre Tarragona i Valls fa que la proporció de validacions d'1 zona caigui per sota del 50% en aquesta línia.

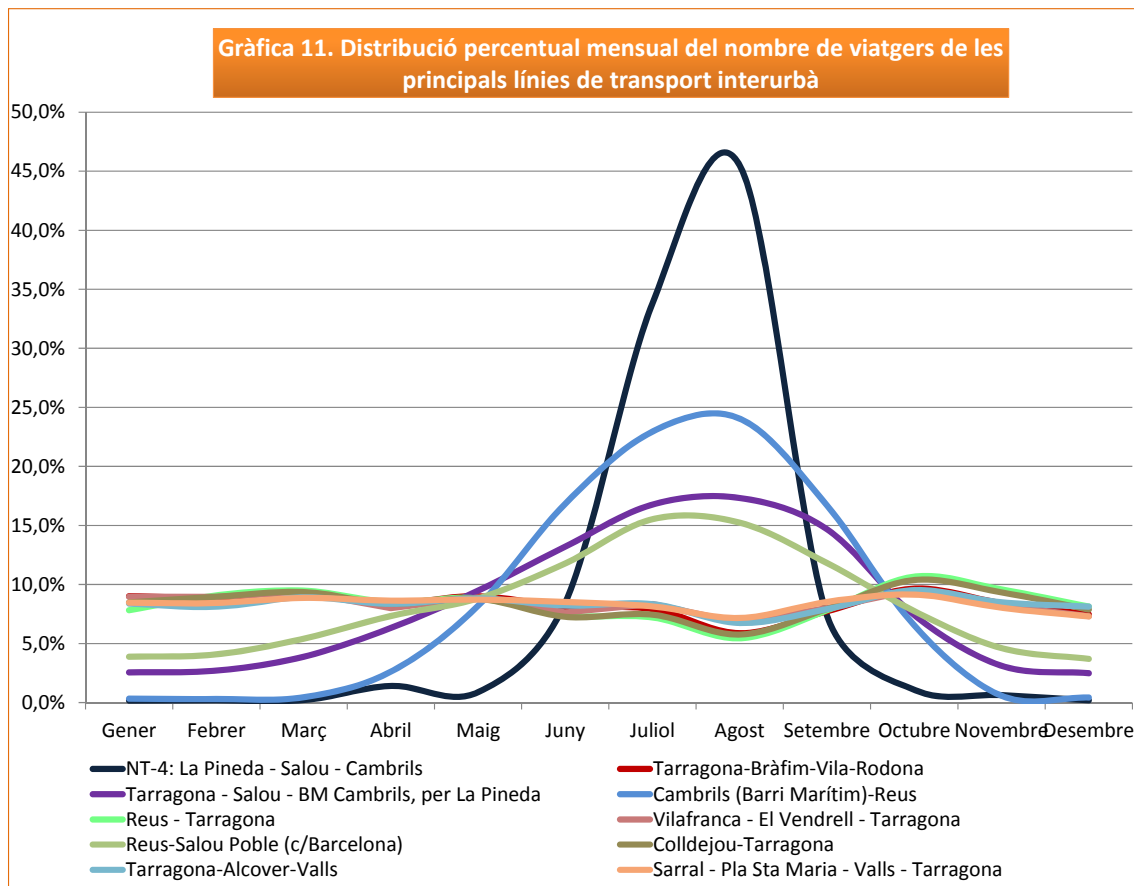


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

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 Sarra – Pla Sta. Maria (-10,4%), Vilafranca – el Vendrell – Tarragona (-9%), BM Cambrils – Reus (-

8,9%), Tarragona – Salou- BM Cambrils (-7,5%). Tal com es pot constatar, les pèrdues de viatgers més destacables del 2014 afecten tant a la mobilitat dels residents, com a la dels visitants del territori. Aquestes dades negatives es contraposen amb l'evolució de la línia Reus-Tarragona, la qual experimenta un creixement del 3,2%, el servei Tarragona-Alcover-Valls, el qual incrementa els seus viatgers en un 1,5%, i l'NT-4, la qual presenta un percentatge d'augment lleugerament superior a l'1%. Així doncs, per segon any consecutiu la mobilitat en transport públic entre les dues ciutats més importants del Camp de Tarragona s'ha vist reforçada, mentre que majoritàriament, les línies interurbanes han perdut viatgers durant l'any 2014.

En la gràfica 11 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 any rere any. 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. El cas del servei nocturn que connecta les poblacions de la Costa Daurada amb Tarragona representa l'extrem, atès que al juliol i agost aglutina gairebé el 80% dels seus viatgers anuals. 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 el 5%.



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

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 separació 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'escalas 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 precedent, 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.



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

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 2014, han pujat un total de 6.969.864 persones. Per tant, tan sols 30 parades han concentrat més del 91% dels viatges interurbans efectuats. Un total de 19 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 19 parades que concentren més del 80% 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. La tercera parada en importància és la plaça de les Oques de Reus, que supera àmpliament a la pròpia estació d'autobusos del municipi, la qual ocupa la sisena 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.

Altrament 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, el Morell, la Pobla de Mafumet, els Pallaresos i Vilallonga del Camp; o bé, parades que corresponen a ciutats amb un volum important de població, com seria el cas de Torredembarra, i Altafulla, Valls i el Vendrell. Addicionalment, cal esmentar que també es troba la parada de l'Estació del Camp en la vint-i-quatrena posició, degut a l'important volum de passatgers que utilitza el transport públic per arribar a l'estació de trens ubicada en el citat municipi.

Transport urbà

Tarragona i Reus, són les dues ciutats del Camp de Tarragona que han integrat, en el sistema tarifari de l'ATM, el seu transport urbà per carretera, i que en conseqüència aporten les seves dades d'utilització del transport públic al sistema tarifari integrat. 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 la trama urbana que presenten les ciutats. En aquest sentit, donat 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, a la ciutat de Tarragona es registri un major ús del transport públic com a conseqüència del caràcter discontinu de la trama urbana, que es contraposa a la compacitat del teixit urbà reusenc.

En el mapa 3 s'observen les parades urbanes de la ciutat de Tarragona amb més usuaris l'any 2014. Les 30 parades que es representen concentren un 50% de les validacions anuals que s'han enregistrat per a 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 entre les primeres, en vuitena posició concretament. D'aquesta manera, les 9 parades del nucli urbà principal acumulen un 26% del total del viatgers del municipi durant 2014. 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 mitjançant aquestes relacions funcionals.

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, la qual podria considerar-se com el punt neuràlgic de la mobilitat de la ciutat de Tarragona, i 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. 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 quarta en importància, i també l'Hospital Joan XXIII, on s'identifiquen les parades 9, 28 i 29 en nombre de viatgers. A més, cal afegir que la parada propera al Corte Inglés i la que s'ubica davant de l'estació de trens també disposen d'un volum de viatgers força elevat, com a resultat del seu paper de potents centres generadors de mobilitat. A aquestes dues últimes cal sumar la parada que es localitza a l'avinguda Catalunya, propera al Campus de la URV, 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.



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

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 i, 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, a la vegada, canalitza els principals fluxos interns de mobilitat.

Començant per la tercera anella, la qual està 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 8 parades que connecten el els barris més perifèrics amb el centre (el barri Montserrat, el barri Fortuny, 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). Mentre que les parades del barri Montserrat, i la que s'ubica davant del centre cívic Mas Abelló han registrat un volum de viatgers comprès entre 25.000 i 50.000, la resta presenten una quantitat superior a 50.000 i inferior a 100.000 viatgers anuals, excepte la que dona servei a l'Hospital de Sant Joan. Aquesta última és la parada que encapçala la llista amb un major nombre de validacions.

Per ser exactes, 163.791, dada que posa de relleu la magnitud dels equipaments de la zona, com a pols atractors dins del municipi.



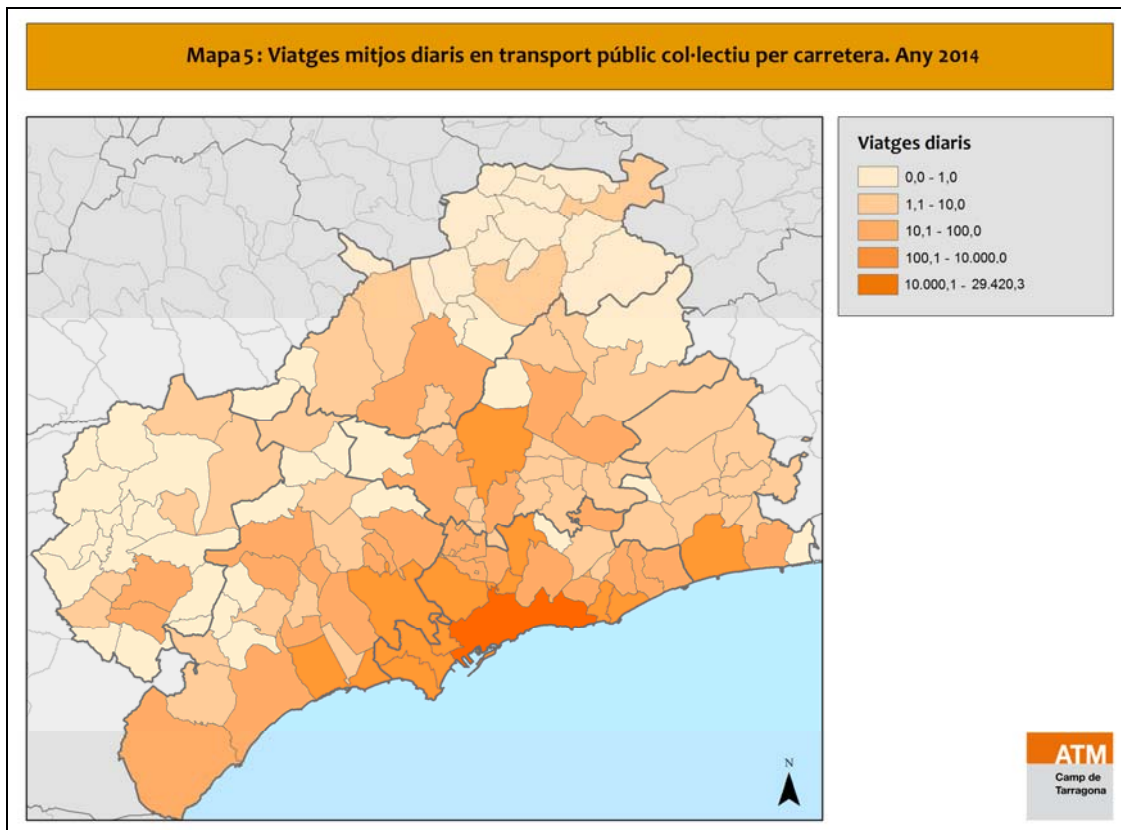
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

6 de les 30 parades principals es localitzen en la tercera anella; totes elles amb un nombre de viatgers inferior a 50.000, però superior a 25.000. És el cas de: la parada de Folch i Torres, que garanteix la intermodalitat entre tren i bus urbà. 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 13 de les 30 parades més utilitzades es troben en aquesta segona anella i apleguen un gran volum de viatges anuals. De fet, 6 de les 12 parades amb més utilització de Reus s'ubiquen en els esmentats vials. Per tant, les 12 principals parades de la capital del Baix Camp s'identifiquen amb la segona i zones més enllà de la tercera anella, i representen un percentatge superior al 41% dels viatges anuals que s'han enregistrat l'any 2014. 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 a l'any 2014. Altrament cal considerar 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 passatger abandona el vehicle de transport públic.

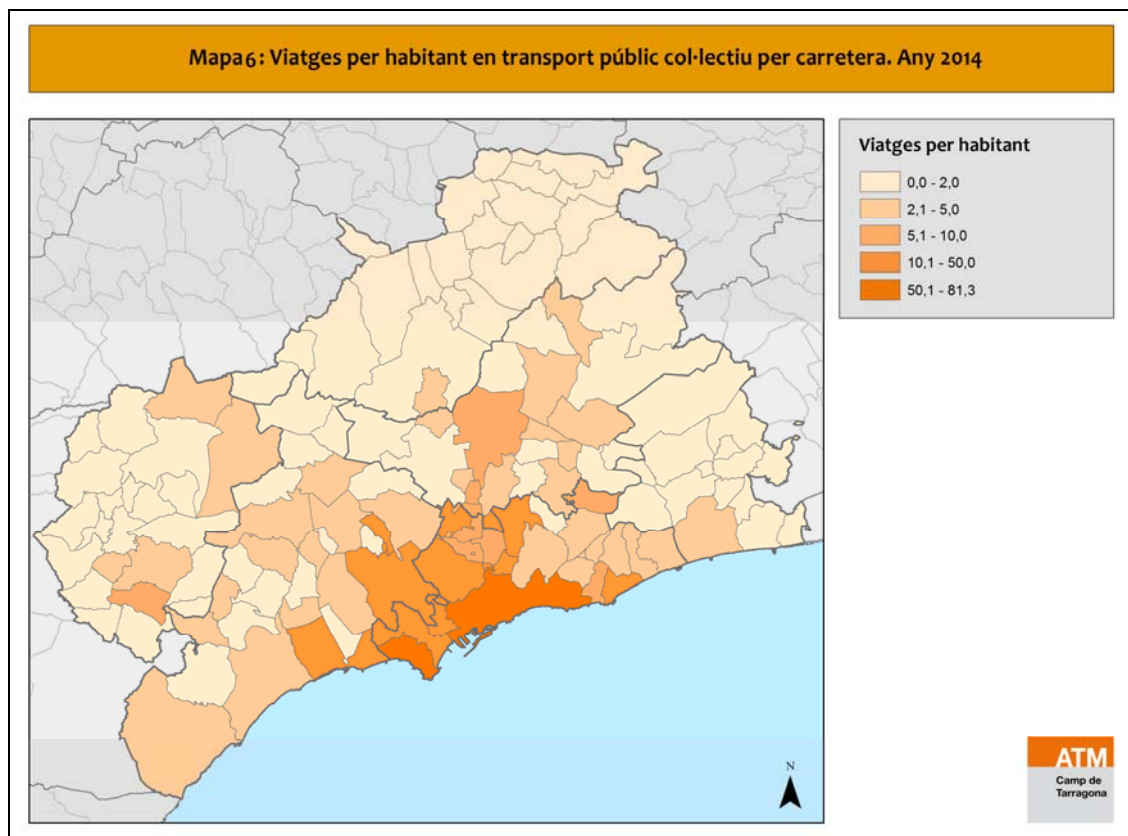


Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

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 29.394 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 tarragonina. D'aquesta xifra, el 80,1%, és a dir, 23.712 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 9.156 viatgers diaris, dels quals 6.356 són relatius al transport públic urbà. Això significa que el transport interurbà a Reus engloba un total de 2.800 desplaçaments. La importància del turisme es reflecteix novament durant l'any 2014 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 4.169 i 3.712, respectivament.

Tanmateix, la representació de l'ús del transport públic en valors absoluts, tal i com apareix en l'anterior mapa, no permet comparar quina és la tendència real dels municipis en quant a utilització del transport públic. 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. Addicionalment, per tal de facilitar 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.



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

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 de l'activitat turística. En aquest sentit, el transport públic és un element essencial per a garantir la mobilitat dels no residents. En el cas

de la Canonja, es tracta d'un municipi on arriba la xarxa de transport públic urbà de la capital de la demarcació, amb la qual manté una relació funcional molt estreta.

En el mapa 6 es pot observar com altres municipis relativament petits, però propers a Tarragona i Reus, registren importants utilitzacions del transport públic per habitant. La Canonja, els Garidells, Constantí, Vilallonga del Camp, Torredembarra, els Pallaresos, Almoher, 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 el Vendrell i 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, 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.

Taula 4: Municipis del Camp de Tarragona amb una relació entre viatgers en transport públic i habitants més elevada

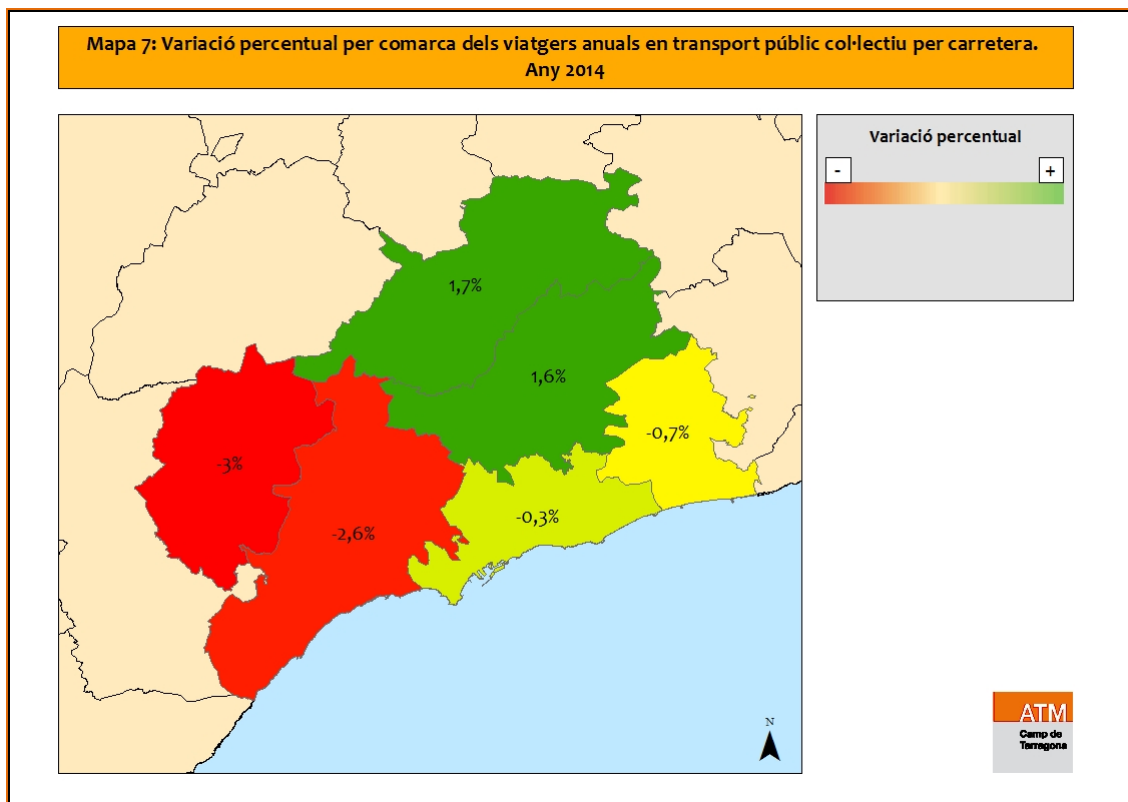
Municipi	Viatgers anuals 2014	Habitants 2014	Viatgers/habitant	Variació 2013- 2014 (%)
Tarragona	10.728.867	132.199	81,2	2,0%
Salou	1.353.475	26.558	51,0	-4,3%
Cambrils	1.519.884	33.301	45,6	-5,8%
Reus	3.341.803	104.962	31,8	1,4%
Secuita, la	51.653	1.665	31,0	0,0%
Canonja, la	169.988	5.807	29,3	-3,6%
Vila-seca	576.394	21.923	26,3	-10,7%
Garidells, els	2.697	182	14,8	8,9%
Constantí	93.485	6.539	14,3	-4,8%
Vilallonga del Camp	30.997	2.229	13,9	37,3%
Torredembarra	175.375	15.475	11,3	-1,1%
Pallaresos, els	47.501	4.479	10,6	0,7%
Almoher	14.415	1.396	10,3	-22,7%
Altafulla	43.970	4.988	8,8	-3,5%
Morell, el	31.079	3.530	8,8	-8,8%
Salomó	3.777	539	7,0	-4,8%
Pobla de Mafumet, la	23.848	3.420	7,0	-8,2%
Rourell, el	2.716	394	6,9	-3,1%
Valls	162.930	24.570	6,6	3,3%
Masó, la	1.832	288	6,4	18,4%

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 identificats anteriorment en l'inici del present apartat. No obstant això, existeixen casos aïllats que mereixen ser comentats, com és el cas del municipi de la Secuita, el qual presenta com a fenomen particular la ubicació en el seu terme municipal de l'Estació del Camp de Tarragona, important pol generador de mobilitat dins el territori. Aquesta particularitat impulsa la localitat fins al cinquè

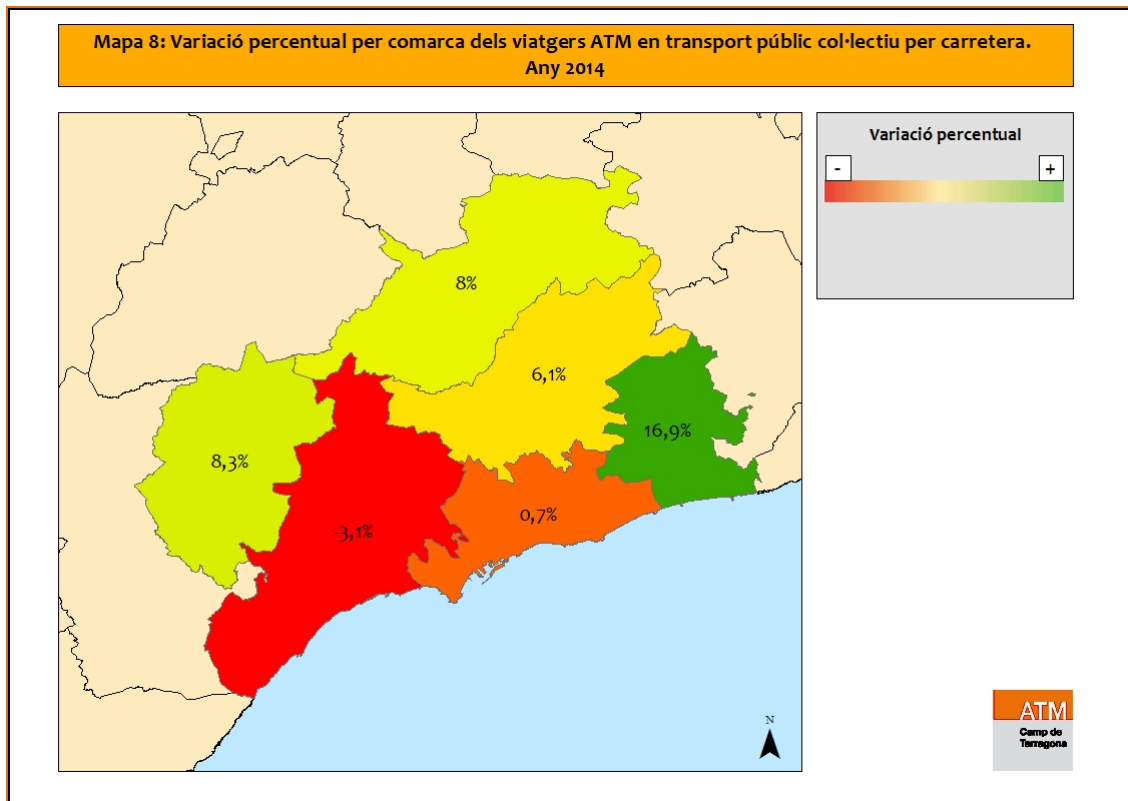
lloc en nombre de viatges per habitant, superant a municipis com la Canonja, Vila-seca, Pallaresos o Torredembarra. Així doncs, amb comptades excepcions, la majoria de les poblacions de les comarques del Priorat i la Conca de Barberà i algunes de l'Alt Camp, el Baix Penedès i el Baix Camp registren una 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 configuren les relacions funcionals del territori.

El mapa 7 mostra la variació de la utilització del transport públic de l'any 2014 respecte a l'any 2013 per comarca, mesurada en termes percentuals. Es pot constatar que al 2014 s'han produït descensos moderats en l'ús del transport públic en les comarques del Tarragonès (-0,3%), el Baix Penedès (-0,7%), el Baix Camp (-2,7%), i el Priorat (-3%). D'altra banda, però, s'ha observat un creixement, també moderat, de la utilització del transport públic col·lectiu per carretera a les comarques interiors de la Conca de Barberà (1,7%), i de l'Alt Camp (1,6%). Del mapa es dedueix, que la reducció global de viatgers del 2014 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.



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

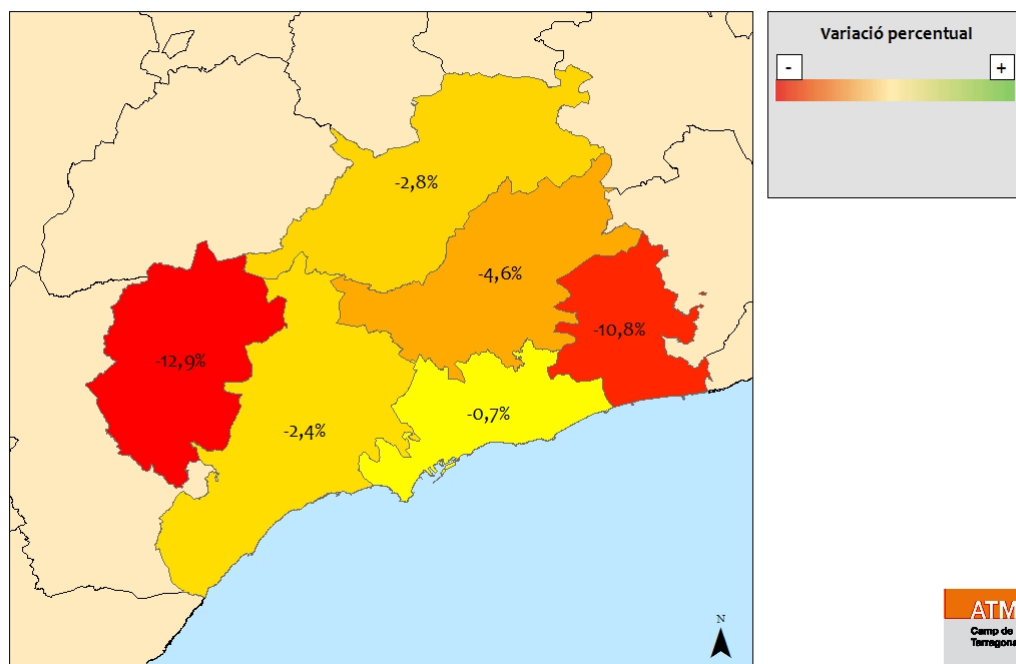
Desagregar les dades entre els viatgers que fan ús dels títols integrats de l'ATM del Camp de Tarragona, i els títols propis dels operadors de transport, permet observar evolucions comarcals molt dispars. Així doncs, el mapa 8 indica que els títols oferts per l'ATM del Camp de Tarragona han incrementat el nombre de validacions realitzades en totes les comarques amb l'única excepció del Baix Camp que ha experimentat un retrocés del 3,1%. Els augments han estat especialment destacables a les comarques del Priorat, la Conca de Barberà i l'Alt Camp. Però la comarca del Baix Penedès és la que presenta unes xifres d'augment més elevades respecte l'any previ, concretament un increment del 16,9%.



En l'altre costat de la balança, hi ha el descens en l'ús dels títols propis dels operadors, amb una reducció de l'1,2% en el conjunt global del Camp de Tarragona. En les comarques del Priorat i el Baix Penedès el descens excedeix el 10%, sent les que han experimentat un decreixement major. L'Alt Camp ha enregistrat una variació negativa del 4,6% i a continuació es troben, amb uns descensos més moderats, la Conca de Barberà, el Baix Camp i el Tarragonès.

Durant els darrers anys s'ha detectat l'existència d'un canvi en el patró de comportament dels demandants de mobilitat. Anualment es constata que el nombre de viatgers amb títols integrats de l'ATM del Camp de Tarragona incrementa i contràriament els usuaris amb títols propis dels operadors descendeix. El fet és que, d'una banda, la renda disponible de molts usuaris del transport públic s'ha vist retallada a causa de la incidència de la crisi econòmica, i això ha suposat un canvi d'hàbits a l'hora de prendre la decisió sobre el tipus de títol de transport públic que millor s'adequa a les necessitats de mobilitat. Durant els últims anys es tendeix cap a una decisió més reflexiva, atenent a les característiques i preus de cadascun dels títols. A aquest fet cal afegir que els usuaris cada cop tenen un major grau de familiaritat amb la gamma de títols integrats. Al mateix temps, s'ha produït una renúncia a una part dels desplaçaments d'oci, associats amb una mobilitat més esporàdica i per tant, més favorables a l'ús dels títols propis dels operadors, alhora que moltes persones han decidit reemplaçar el vehicle propi pel transport públic en la seva mobilitat obligada per tal de poder disminuir les despeses. Finalment, sembla ser que existeixen indicis de recuperació econòmica els quals s'han vist reflectits en una lleugera represa del transport públic urbà.

Mapa 9: Variació percentual per comarca dels viatgers de títol propi en transport públic col·lectiu per carretera.
Any 2014



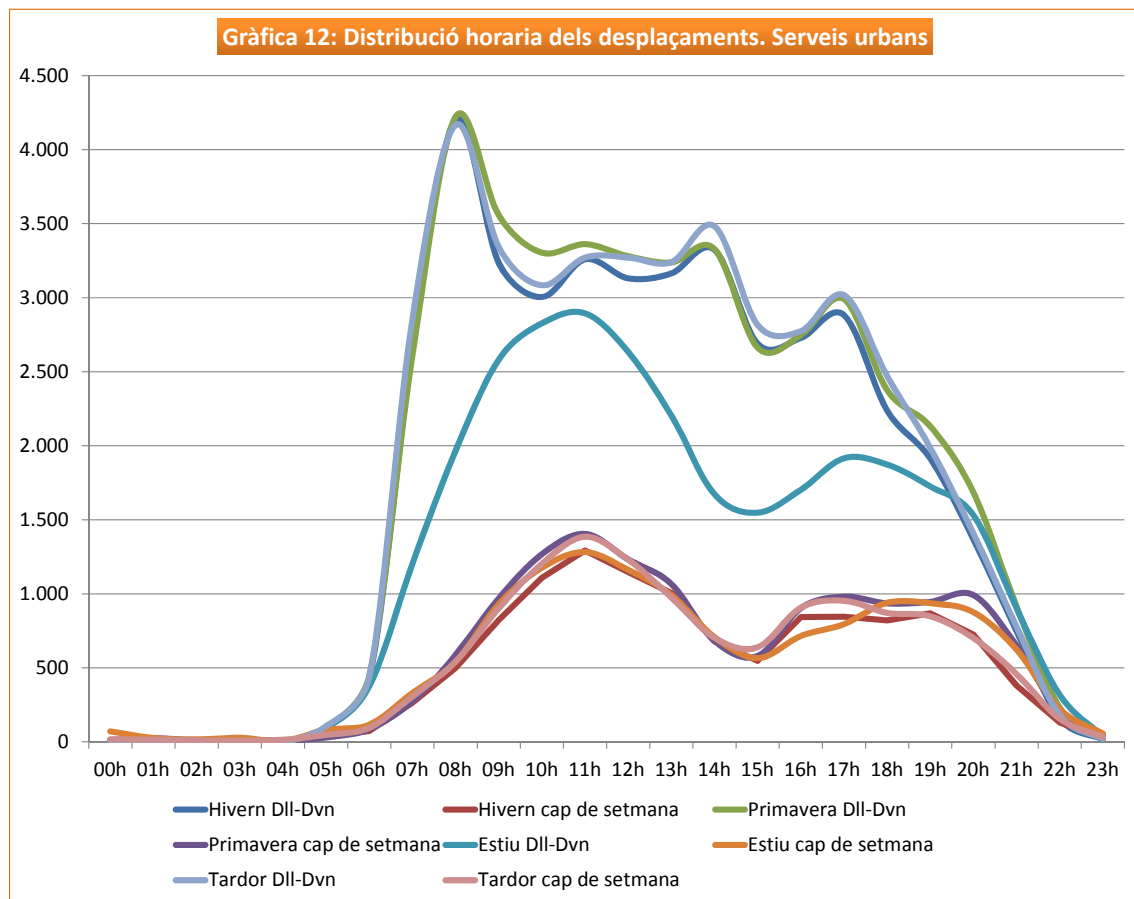
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona

11. Franges horàries i dies de la setmana

Mobilitat per franges horàries: Serveis urbans

Amb la finalitat de donar a conèixer, de forma gràfica, quins han estat els patrons horaris dels desplaçaments en transport públic urbà durant l'any 2014 integrats en l'àmbit territorial de l'ATM del Camp de Tarragona, es presenta aquest apartat.

Així doncs, com ja és conegut, els patrons horaris 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 12 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 tardor¹. 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.



En comparació amb els anys precedents, es continuen identificant 3 patrons diferenciats. En primer lloc trobem els dies laborables de primavera, tardor i hivern, en segon els dies

¹ Les setmanes de l'any 2014 escollides són les següents: del 3 al 9 de febrer, del 5 al 11 de maig, del 4 al 10 d'agost i del 3 a l'9 de novembre. Totes elles es caracteritzen per no tenir cap dia festiu a més del diumenge.

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 2014 és força similar a la dels anys anteriors.

Com es pot observar, en els dies laborables és quan es registra una major demanda de mobilitat del transport públic urbà. No només això, sinó que en els dies feiners 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 d'estudi. Així doncs, en 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 8:00 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 aquest descens no es produeix un xic menys lentament, donat que el retorn a la llar es retarda lleugerament com a conseqüència de la millor climatologia i la major durada de les hores de llum solar.

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. Tot i això, s'identifiquen dues zones amb una demanda més alta: una primera entre les 10:00 i les 13:00, i una segona entre les 16:00 i les 20:00. Altrament, als caps de setmana destaca el retard en l'ús del transport públic en comparació amb els dies laborables, donat que ja no existeix l'obligació d'anar al lloc de treball o d'estudi a primera hora del matí. Al vespre, també s'evidencia un retard en la tornada. Aquest retard s'accentua lleugerament 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 que presenta 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. No obstant això, el volum de mobilitat és molt superior a la que hi ha en cap de setmana. La gran diferència respecte a les dinàmiques de mobilitat d'un dia laborable de la resta de l'any radica 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.

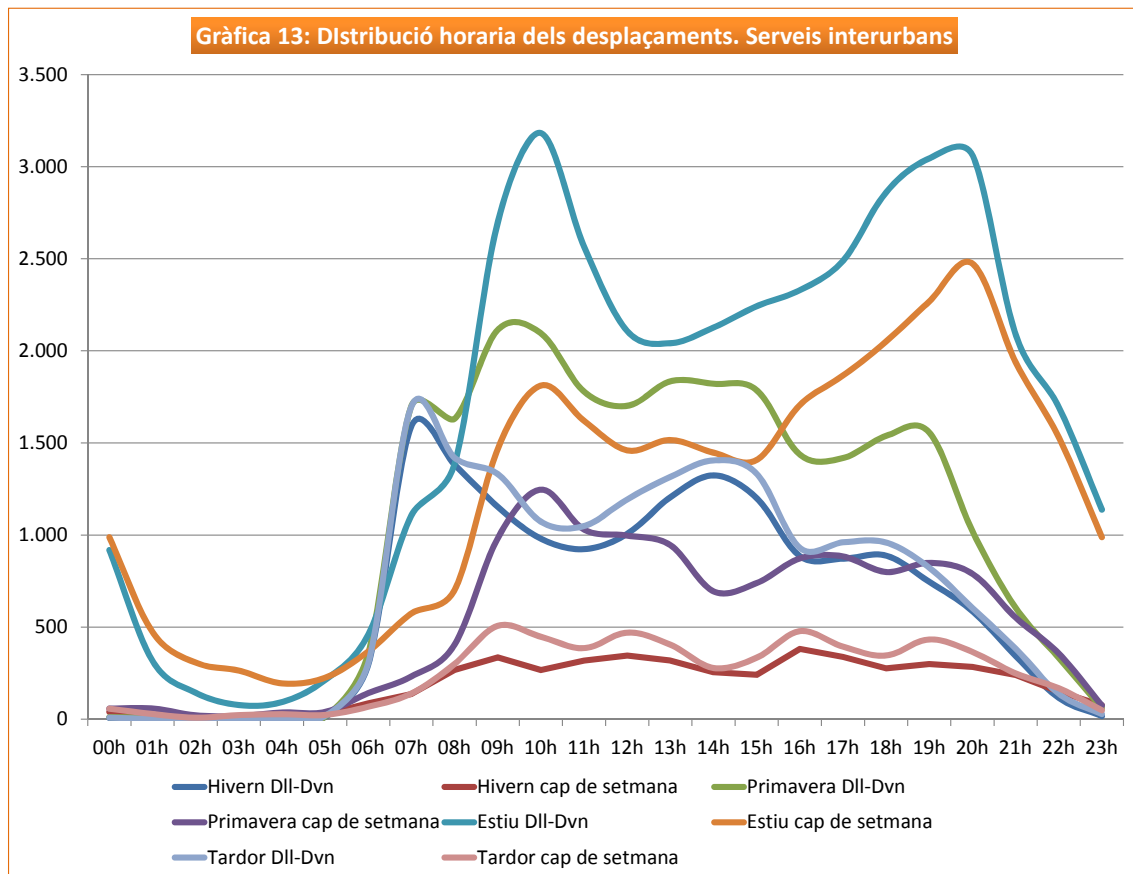
Finalment, es considera convenient comentar que en la gràfica anterior es pot apreciar que la utilització del transport públic urbà en horari nocturn és molt modesta, fins i tot durant els caps de setmana dels mesos estivals.

Mobilitat per franges horàries: Serveis interurbans

La interpretació de la distribució horària de la demanda del transport públic interurbà és molt més complexa que la de l'urbà, donat que l'estacionalitat esdevé un element 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 13, els dies laborables estivals són aquells en els quals es registra la màxima demanda de mobilitat, seguits pels dies laborables de primavera i pels caps

de setmana d'estiu. La gràfica també reflecteix una reducció de la mobilitat durant els mesos de tardor i hivern.

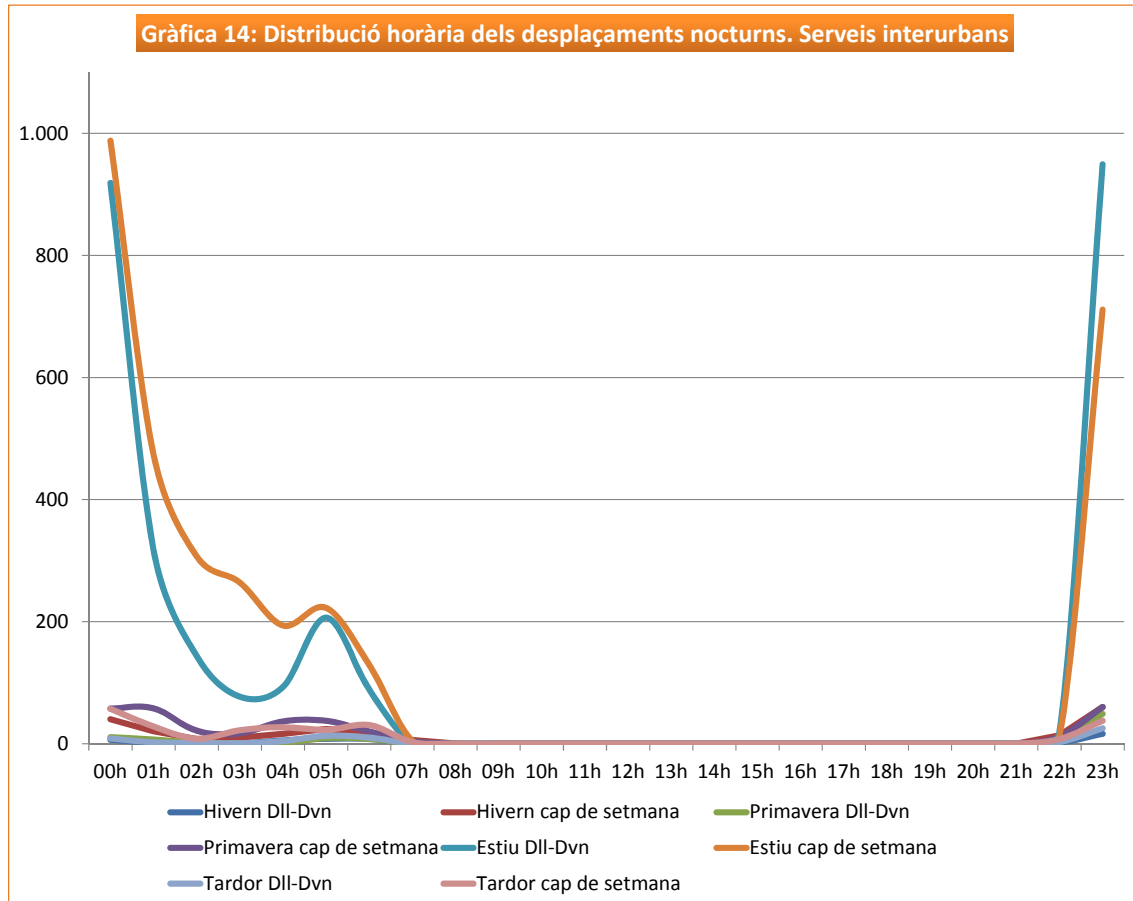
Qualsevol dia de la setmana durant la primavera i l'estiu, es produeix una primera punta de demanda mobilitat cap a les 10 del matí. A partir d'aquesta hora el nombre d'usuaris cau, però sense arribar als nivells d'abans de les 10. El fet més interessant s'aprecia en les corbes relatives als dies d'estiu, quan es pot observar una segona punta de viatgers cap al vespre, que té lloc qualsevol dia de la setmana, amb independència de si es tracta d'un dia laborable o festiu.



Els patrons horaris de la demanda en els serveis dels dies laborables de tardor i hivern són relativament similars, i comparables fins a certa mesura amb les evolucions horàries dels serveis urbans de la gràfica 12. Es registra una primera punta a les 7 del matí, i 2 puntes, més atenuades, a les 14 i les 18 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 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 són pràcticament idèntiques. 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.

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 es troba lleugerament per sota dels 1.000 viatges diaris en les primeres hores de l'horari nocturn, entre les 23:00 i la 1:00. A partir d'aquest moment, es fa palès un retorn escalonat durant la resta d'hores de la nit i un petit repunt a les 05:00 de la matinada, relacionat amb el tancament dels locals nocturns i el conseqüent increment de l'ús del transport públic com a mode de mobilitat. La resta de l'any la demanda dels serveis nocturns és visiblement inferior.



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

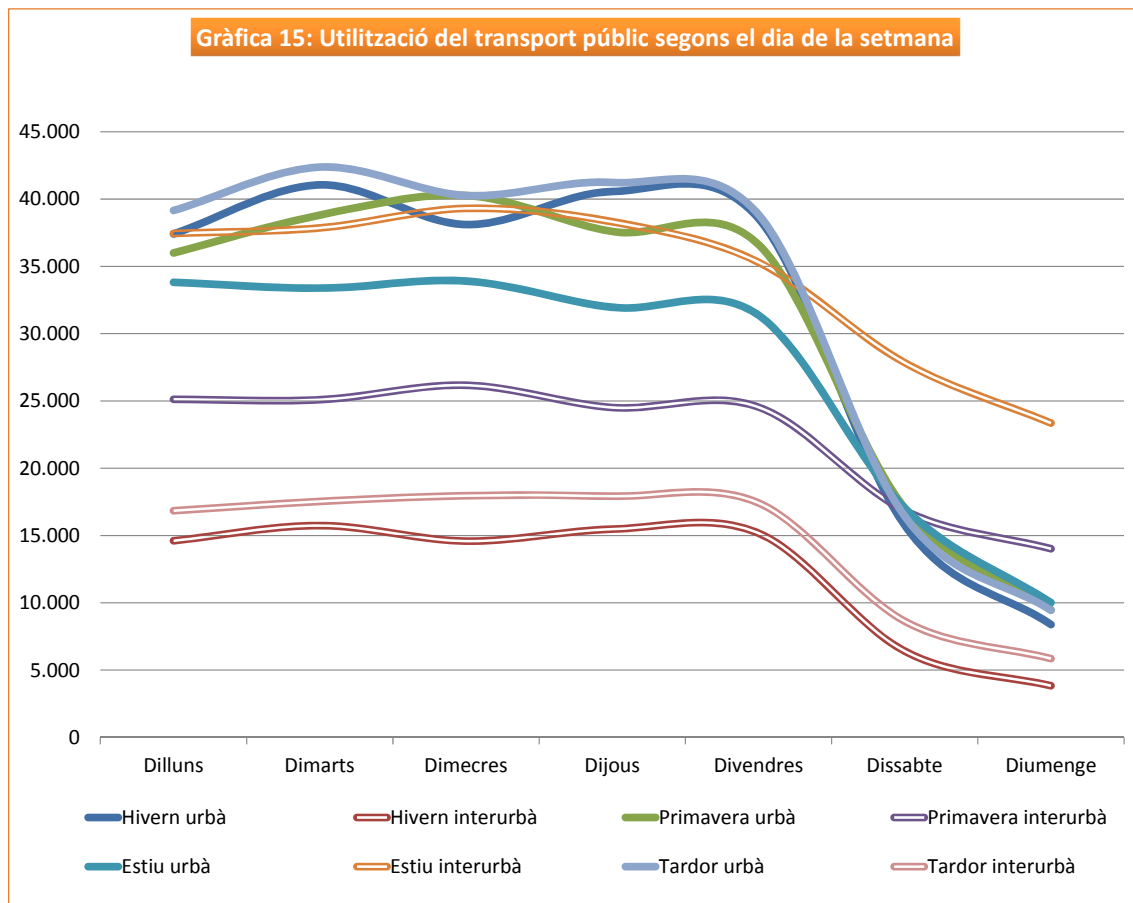
Mobilitat per dies de la setmana

Es representa, en la gràfica 15, 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. Fonamentalment les variacions entre els dies feiners vénen determinades pels dies de festa o ponts que hi hagi hagut.

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 35.000 i els 45.000 viatgers diaris, els serveis interurbans presenten majors diferències entre estacions. D'aquesta manera, durant hivern i 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 que es mouen sobre els 25.000 diaris, i ho fa encara més als mesos d'estiu, com a conseqüència de la influència del turisme fins a unes xifres properes als 40.000 viatgers per jornada.

El nombre de viatgers 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.



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 15.000 i 17.000 viatgers diaris en dissabte, i entre 7.000 i 11.000 en diumenge. Els interurbans, per la seva banda, tendeixen a divergir més entre estacions amb uns valors compresos entre 6.000 i 30.000 viatgers en dissabte i 4.000 i 25.000 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 remarcada 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 79% 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 20% de la demanda, i finalment, l'1% restant es distribueix entre Hife, TPP & Domènech, Poch 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

	Tipus	Viatgers	Percentatge s/ total	Penetració	Evol. 12-13
EMT	Urbà	8.824.757	46,9%	11,68%	1,49%
Reus Transport	Urbà	2.319.233	12,3%	6,67%	1,71%
Autocars Plana	Interurbà	5.926.915	31,5%	63,24%	-5,81%
Hispano Igualadina	Interurbà	966.356	5,1%	71,65%	2,15%
Autocars de Penedès	Interurbà	561.100	3,0%	59,72%	-1,25%
HIFE	Interurbà	131.003	0,7%	73,98%	-2,02%
TPP & Domènech	Interurbà	30.536	0,2%	45,11%	-7,34%
POCH	Interurbà	28.461	0,2%	35,87%	-5,07%
Cintoï	Interurbà	11.042	0,1%	83,65%	81,08%
Operadors urbans		11.143.990	59,3%	10,64%	1,54%
Operadors interurbans		7.655.413	40,7%	64,1%	-4,42%

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

En comparació amb l'any 2013, tal com s'ha posat de relleu en apartats precedents de l'informe, es pot concloure en línies generals que ha tingut lloc una modesta recuperació del transport de viatgers urbà i, per tercer any consecutiu, el transport de viatgers interurbà perd viatgers. Així doncs, les dues empreses de transport col·lectiu urbà integrades al sistema tarifari de l'ATM han experimentat un creixement del volum de viatgers entre l'1,5% i el 2%. En canvi, s'observen divergències entre operadors interurbans. Mentre empreses com TPP&Domènech, Autocars Plana, POCH, HIFE i Autocars del Penedès han perdut usuaris, altres empreses com

Hispano Igualadina i Cintoï n'han guanyat. Aquests dos operadors encadenen dos d'anys de tendència positiva, sobretot pel que respecta a Cintoï Bus, el qual va experimentar l'any 2013 un creixement superior al 88%, i el 2014 enregistra un increment superior al 80%. En aquest cas, cal tenir en compte la posada en funcionament de la línia Tarragona – Calafell – Cunit, que ha contribuït decisivament a l'augment del nombre d'usuaris d'aquesta empresa.

D'altra banda, 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 les restants capitals de comarca que funcionen com a pols atractors d'àrees d'influència de menor dimensió. D'aquesta manera, l'any 2014 el Sistema Tarifari Integrat comptava amb 73 línies interurbanes, mentre el nombre de línies urbanes era 39.

Taula 6. Oferta de transport públic

	Tipus	Línies diürnes*	Línies nocturnes*	Longitud xarxa**	Nombre parades**
EMT	Urbà	20	3	104,7	430
Reus Transport	Urbà	16	0	76,5	186
Autocars Plana	Interurbà	31	4	819	588
Hispano Igualadina	Interurbà	13	2	375	84
Autocars de Penedès	Interurbà	3	1	52	48
HIFE	Interurbà	4	0	80	27
POCH	Interurbà	8	0	n.d.	n.d.
TPP & Domènech	Interurbà	5	0	149	22
Cintoï	Interurbà	2	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 2014

** Dades relatives a 2013 comunicades directament per l'operador

*** Aquesta dada inclou la xarxa de Segarra absorbida.

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. 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 urbans. Contràriament, les velocitats comercials dels serveis interurbans són força més elevades.

Taula 7. Característiques del servei ofert. Dades any 2013.

	Tipus	Km. recorreguts	Flota vehicles	% vehicles PMRs	Velocitat comercial	Km/vehicle**
EMT	Urbà	2.956.163	66	100%	12,2 km/h	44.790,3
Reus Transport	Urbà	790.000	15	100%	13,8 km/h	52.666,7
Autocars Plana	Interurbà	9.900.000	101	52%	27,7 km/h	98.019,8
Hispano Igualadina	Interurbà	1.810.000	21	68%	38,6 km/h	86.190,5
Autocars de Penedès	Interurbà	700.000	10	70%	43,3 km/h	70.000,0
HIFE*	Interurbà	395.000	7	100%	34 km/h	56.428,6
TPP & Domènech	Interurbà	100.000	11	100%	40 km/h	9.090,9
POCH	Interurbà	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Cintoi	Interurbà	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

* Aquestes dades inclouen Segarra, absorbida l'any 2011.

**Indicador que mostra la proporció de quilòmetres 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 2012.



C. Anselm Clavé, 1 · 43004 – Tarragona

Tel. 977 921 956 · Fax 977 922 983

info@atmcamptarragona.cat · www.atmcamptarragona.cat