



**Informe anual del
transport públic
col·lectiu per carretera
a l'àmbit del sistema
tarifari integrat de
l'ATM Camp de
Tarragona.
Any 2011**



**ATM Camp de
Tarragona Any 2011**

Setembre 2012

ATM

Camp de Tarragona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat

Índex

1.	Evolució dels viatgers en transport públic interurbà i urbà. Sèrie 2009-2011	2
2.	Comparació de l'evolució mensual del nombre de viatgers en transport públic i de les taxes de penetració dels títols ATM durant l'any 2010 i 2011	3
3.	Validacions per zones	5
4.	Ús dels diferents títols per zones	6
5.	Transbordaments per zones	9
6.	Línies de transport públic més utilitzades	10
7.	Poblacions amb més ús de transport públic	14
8.	Franges horàries i dies de la setmana	16
9.	Demanda i oferta del transport públic al Camp de Tarragona per operadors.....	19

L'edita:

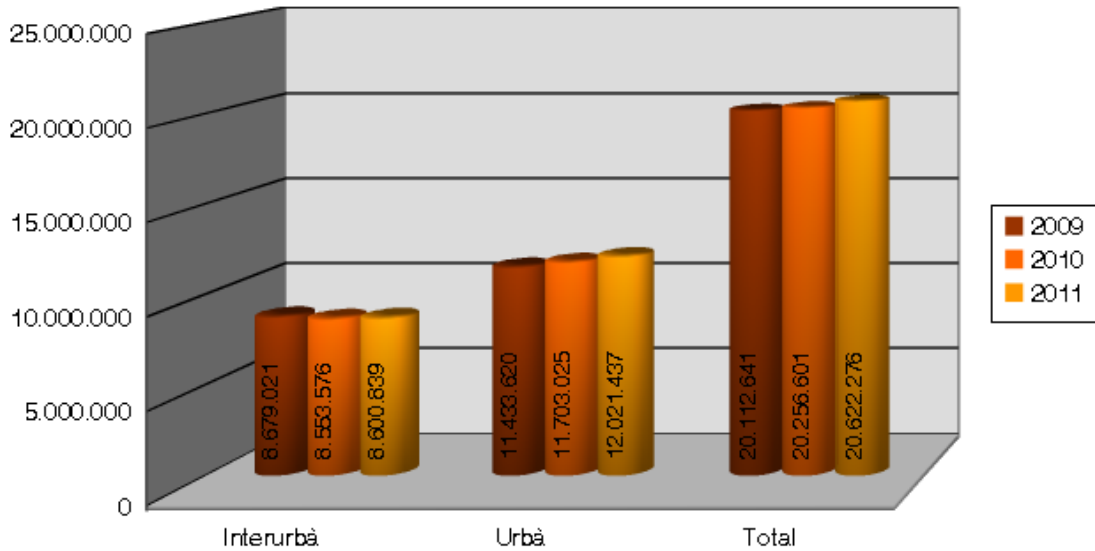
Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat
C. Anselm Clavé, 1
43004 Tarragona
www.atmcamptarragona.cat

Consell de redacció:

Cesar Puig i Casañas
Juan Manrubia i Gibert
Daniel Miravet i Arnau
Nacho Miró i Cortés

1. Evolució dels viatgers en transport públic interurbà i urbà. Sèrie 2009-2011

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



El nombre de viatgers en transport públic de l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona durant l'any 2011 va superar dels 20,6 milions. Això representa un increment del 1,81% respecte l'any precedent. Aquesta tendència es va donar tant en el cas dels serveis urbans com el dels interurbans. El creixement però, va ser superior en el cas dels urbans, concretament d'un 2,72%. Aquest percentatge és superior al creixement registrat entre 2009 i 2010, del 2,36%. En el cas dels interurbans, l'augment de viatgers de 2011 en relació a l'any 2010 va ser més moderat, d'un 0,55%. Això fa que el nombre de viatgers encara no hagi recuperat els nivells assolits en 2009, després de la pèrdua de viatgers registrada l'any 2010.

2. Comparació de l'evolució mensual del nombre de viatgers en transport públic i de les taxes de penetració dels títols ATM durant l'any 2010 i 2011.

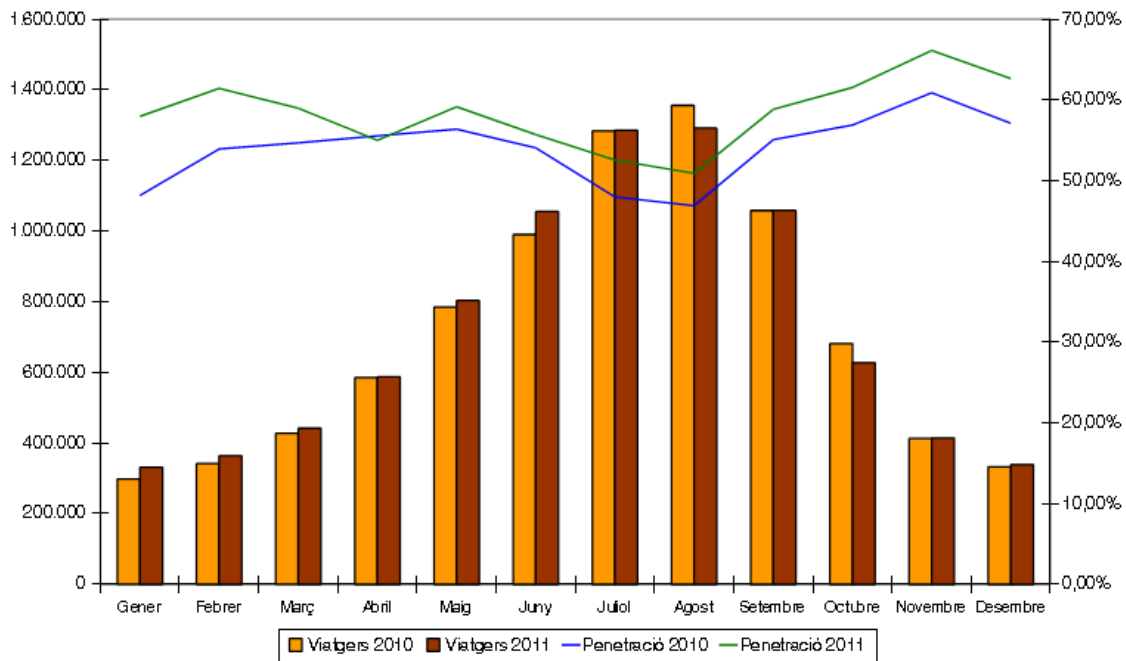
Com passa cada any, la gràfica dels serveis interurbans permet apreciar l'elevat nivell d'estacionalitat dels serveis degut a l'impuls de l'activitat turística durant la temporada estival. De fet, l'any 2011 el 29,96% del total de viatgers interurbans anuals es van concentrar durant els mesos de juliol i agost. Aquest percentatge creix fins el 54,55% si hi afegim els mesos de juny i setembre.

Pel que fa a l'evolució comparativa entre el 2010 i el 2011, s'observa que durant el primer semestre de l'any, el 2011 els serveis interurbans van guanyar viatgers respecte l'any anterior. Aquesta tendència es trenca amb l'arribada dels mesos d'estiu, amb notables pèrdues de viatgers sobretot el mesos d'agost i octubre. En el primer cas la caiguda va superar els 64.000 viatgers, mentre que en el segon va ratllar els 55.000. Tot i això, el còmput global de l'any indica un lleuger augment de viatgers.

Pel que fa al grau de penetració dels títols integrats de l'ATM, es pot observar que el percentatge de l'any 2011 oscil·la entorn el 50% i el 60%. Això significa que més de la meitat dels viatgers són usuaris dels títols de transport que ofereix l'ATM del Camp de Tarragona. L'estacionalitat també afecta el nivell de penetració, donat que els percentatges anuals cauen durant els mesos de màxima activitat turística als seu mínims anuals, però sempre per damunt del 50%. Això s'explica per la lògica major propensió dels turistes a adquirir bitllets senzills no integrats, en comparació amb la població resident.

D'altra banda, també s'aprecia com la penetració ha seguit una evident tendència creixent. Això es reflecteix, per exemple, en el fet que els 3 darrers mesos de 2011, el percentatge de penetració hagi superat clarament el 60%. La comparació respecte l'any 2010 és la mostra més important de la confiança creixent dels usuaris de transport públic en els títols ATM. L'únic mes de l'any en que la penetració del 2010 està per damunt de la de l'any 2011 és l'abril, a causa de l'efecte de la Setmana Santa sobre el percentatge de 2011.

Gràfica 2. Serveis interurbans: Evolució del nombre de viatgers i la penetració. Anys 2010 i 2011



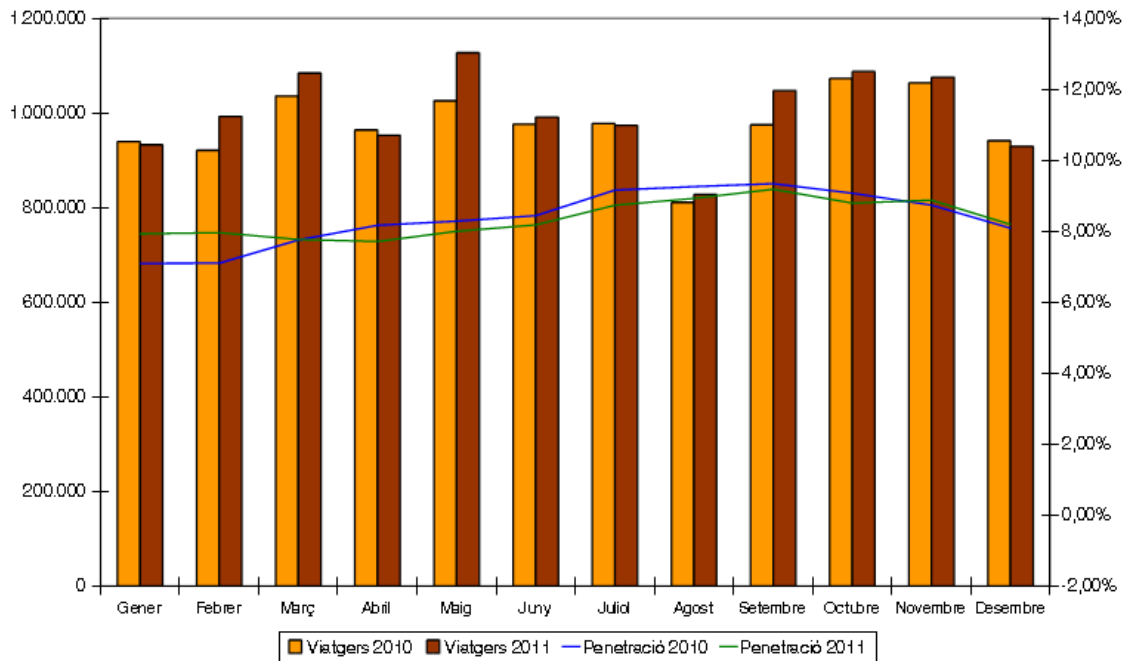
Pel que fa als serveis urbans, el nombre de viatgers és força més estable, oscil·lant entre els 900.000 i el 1.100.000. L'única excepció és el mes d'agost, en el qual, a causa de la menor activitat empresarial i laboral, la xifra cau fins els 800.000. No obstant, la reducció de la demanda ja s'inicia al mes de juny per recuperar-se de manera evident durant el mes de setembre.

L'augment del nombre viatgers de 2011 respecte l'any precedent és més important que el registrat pels serveis interurbans. Especialment notables foren els creixements dels mesos de febrer, març i maig, mentre que durant la segona meitat únicament caldria destacar l'evolució positiva del mes de setembre. La resta dels mesos els creixements van ser escassos. En conclusió, tant en els serveis interurbans, com en els urbans s'aprecia un refredament de la tendència ascendent de la mobilitat en transport públic.

La penetració dels títols ATM als serveis urbans està lluny de la dels interurbans. Això es deu bàsicament a l'existència d'abonaments de títols propis dels operadors de transport públic. El nivell de penetració presenta una visible estabilitat, sense baixar del 7%, ni superar el 10%. Contràriament al que succeïa amb els serveis interurbans, el percentatge de penetració assoleix els seus màxims durant els mesos de juliol i agost. Això significa que proporcionalment els visitants de Tarragona i Reus, utilitzen els títols en major mesura que els residents habituals.

Finalment, contràriament al que succeïa amb el transport públic interurbà, la penetració dels títols ATM l'any 2011 no creix respecte l'any 2010. La majoria dels mesos es mou en nivells molt similars respecte l'any anterior, encara que lleugerament inferiors. Aquestes petites diferències es compensen per les diferències en sentit oposat dels mesos de gener i febrer. D'altra banda, cal dir que el comportament de la penetració és força més estable en 2011.

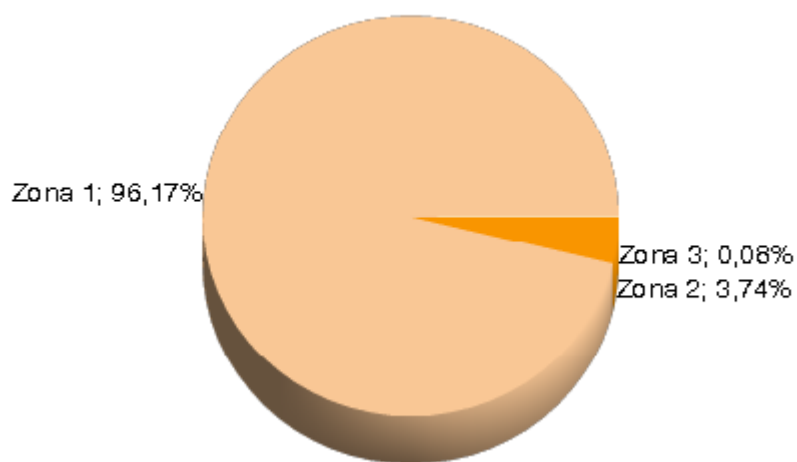
Gràfica 3. Serveis urbans: Evolució del nombre de viatgers i la penetració. Anys 2010 i 2011



3. Validacions per zones

Els viatges realitzats mitjançant títols integrats són en la seva pràctica totalitat viatges d'1 zona, amb un percentatge que supera el 96%. Els viatges de 2 zones, no arriben al 4%, mentre que els viatges de 3 zones tenen una representació que es podria qualificar de marginal, amb un 0,08% del total.

Gràfica 4. Percentatge de validacions dels títols ATM per zones



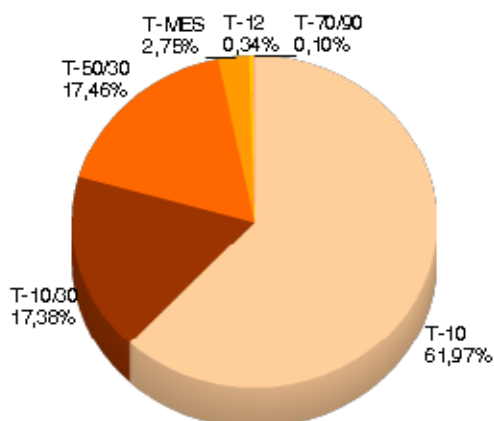
4. Ús dels diferents títols per zones

Zona 1

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. De fet, les validacions d'aquest títol representen pràcticament 2/3 del total dels viatges que s'efectuen mitjançant els títols ATM. Aquesta dada, resulta relativament sorprenent donat que seria indicativa que els usuaris del transport públic d'1 zona tindrien un perfil més aviat esporàdic. No obstant, cal dir que aquest resultat és fruit de l'avantatge que posseeix el T-10 en termes de la seva característica de títol multipersonal, sent amb la T-70/90 l'únic títol d'aquesta mena dins la gamma de l'ATM del Camp de Tarragona.

Cal interpretar també aquest fet, en part almenys, com una conseqüència de l'estacionalitat, donat que en la mobilitat vinculada al sector turístic i als propis turistes i els seus hàbits de mobilitat de caire grupal, el T-10 guanya quota de mercat 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 per el 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. 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 al 60% del total de validacions, aquests percentatge s'assoleix i supera en els mesos de la temporada alta. Concretament, els mesos de febrer, març, novembre i desembre, l'ús del T-10 no assoleix el 50% del total. La dada de gener supera el 50%, donat que les validacions de T-10/30 i T-50/30 cauen degut al descens de la mobilitat obligada a causa del nombre de dies festius i no lectius al començament de l'any. La menor quota de mercat del T-10/30 i el T-50/30 no s'ha d'entendre com una reducció del seu ús. De fet, el nombre de viatgers durant els mesos de màxima activitat turística que validen amb els esmentats títols és superior a molts mesos de la resta de l'any. Això es deu a que el sector turístic genera volums importants d'ocupació, que necessita desplaçar-se al seu lloc de treball.

Gràfica 5. Percentatge de validacions de cada títol ATM en la zona 1



Per tant, tenint en compte aquests 2 factors, no es pot considerar que el perfil d'usuari del T-10 sigui exclusivament esporàdic. De fet, entre l'any 2010 i 2011 s'ha produït un notable increment de l'ús del T-10/30 i el T-50/30. El nombre de validacions dels esmentats títols han augmentat un 41,4% i un 14,4% respectivament en relació a l'any anterior. Això ha suposat una pèrdua de 5 punts percentuals de la quota de mercat del T-10. No obstant, el nombre absolut de validacions de T-10 d'1 zona només ha sofert un descens d'un 1,1%. Aquest fet s'explica per l'increment global dels viatges realitzats amb títols ATM, que a la vegada és la conseqüència de l'augment de la penetració dels títols ATM, i que han permès compensar l'augment de la preferència dels viatgers pels títols que premien la fidelització.

Un altre element a valorar és l'impacte de la consolidació del T-12, que sense dubte ha restat quota de mercat al T-Més, la qual ha perdut un 10,9% de viatgers respecte el 2010.

Zona 2

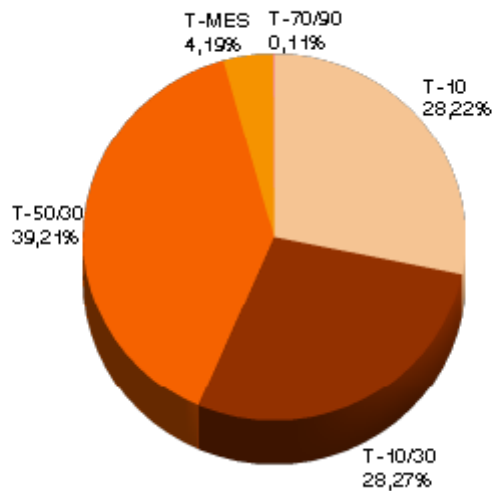
En els desplaçaments de 2 zones es constata un canvi d'escenari important. El T-50/30 és el títol de transport integrat més utilitzat, i el T-10/30 el segon amb més validacions realitzades per davant del T-10, tot i que la diferència en termes relatius és únicament de 5 dècimes. Un altre element a considerar, és el que el T-Més té prop del doble de la quota de mercat del mateix títol d'1 zona.

Donat que el preu dels títols de 2 zones dobla o està a prop de doblar el preu dels títols d'1 zona, els usuaris prefereixen renunciar a la flexibilitat que els ofereix el T-10, a canvi de la menor tarifa de viatge del T-Més, T-50/30 i T-10/30. Per tant, el perfil del viatger que consumeix títols de transport de 2 zones és el d'un usuari habitual. D'altra banda, en els trajectes pels quals és necessari un títol de 2 zones, l'impacte de la mobilitat associada a l'activitat turística s'esvaeix.

D'aquesta manera, l'evolució mensual del nombre de validacions de T-10 és proporcionalment més estable durant els 12 mesos de l'any en comparació amb la resta de títols. En canvi, les validacions de T-Més, T-50/30 i T-10/30 pateixen descensos substancials en els mesos d'estiu, especialment pel que fa al mes d'agost. Això fa, que tot i el descens de viatgers de T-10 dels mesos d'estiu, aquest títol acabi assolint les seves màximes quotes de mercat en aquest període concret.

En relació a l'any 2010, de la mateixa manera que succeïa en els viatges d'1 zona, també s'aprecia un notable increment de les validacions de T-10/30 i T-50/30 de 2 zones, davant una lleugera pèrdua de validacions de T-10. Així en 2011 el T-10/30 i el T-50/30 van guanyar un 36,3% i un 8,9% de viatgers respectivament. El T-Més, en no haver d'enfrontar-se amb la competència del T-12 donat que és un títol exclusivament d'1 zona, va guanyar un 9% de viatgers. Aquests increments contrasten amb la pèrdua del 2,3% dels viatgers del T-10. Els forts creixements dels altres títols expliquen l'ascens global del nombre de validacions dels títols ATM de 2 zones, concretament un 11,7%.

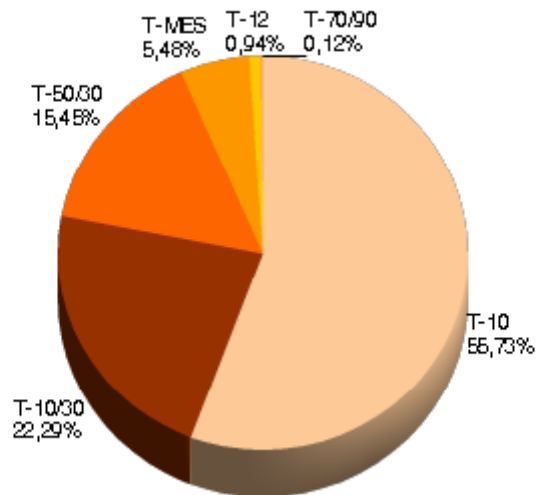
Gràfica 6. Percentatge de validacions de cada títol ATM en la zona 2



Zona 3

Finalment, en relació als viatges de 3 zones, la gràfica evidencia que el perfil de l'usuari tipus és esporàdic. El T-10 supera amb escreix el 50% de les validacions de 3 zones. Si a aquest percentatge se li afegeix el del T-10/30, aleshores el percentatge s'acosta al 80%. Aquests percentatges són la mostra que la distància dels trajectes fa que el pes de la mobilitat quotidiana sigui relativament petit.

Gràfica 7. Percentatge de validacions de cada titol ATM en la zona 3



En relació a l'evolució respecte a l'any 2010 de les validacions de 3 zones, es constata que els números globals van caure un 11%, fet que contrasta amb els notables increments de les validacions dels títols de 1 i 2 zones. Els títols que més acusen les caigudes són el T-10 i el T-50/30, mentre que l'evolució del T-10/30 i el T-Més és just l'oposada, esmorteint la caiguda global de les validacions.

5. Transbordaments per zones

Els títols ATM tenen com a 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 no es pot parlar de intermodalitat, perquè aquesta només es dona 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	91,43%	8,32%	0,25%
1 zona	91,83%	7,93%	0,25%
2 zones	81,24%	18,39%	0,37%
3 i més zones	90,39%	7,69%	1,92%
T-10	95,83%	4,08%	0,09%
T-10/30	88,32%	11,34%	0,34%
T-50/30	82,26%	17,16%	0,58%
T-Més	76,00%	22,87%	1,13%
T-12	89,29%	10,22%	0,49%
T-70/90	91,75%	7,61%	0,64%

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

Prop d'un 9% dels viatges amb títols integrats es realitzen fent transbordaments. En la seva majoria es tracta de viatges amb 1 sol transbordament, mentre que els viatges amb 2 o més transbordaments tenen un pes molt petit.

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, mentre que els de 3 i més zones, eren de tipus més esporàdic. Anàlogament, el T-10 és el títol on els transbordaments tenen un menor pes. Fet que contrasta amb el T-Més, els propietaris treuen partit de la possibilitat de fer transbordaments amb un nivell de freqüència molt més alt.

6. Línies de transport públic més utilitzades

Transport urbà

En el segon apartat d'aquest treball s'ha pogut constatar com cada any es realitzen més de 12 milions de desplaçaments mitjançant el transport públic urbà. Ara bé, només 10 línies concentren gairebé el 80% d'aquests desplaçaments, concretament un 78,91%. D'aquestes 8 corresponen a l'EMT, i 2 a Reus Transport. Totes elles registren més de 1.000 viatgers diaris.

Tal com revela la taula 2, hi ha 2 línies que concentren més del 35% dels viatges realitzats en transport públic urbà dins 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. La compacitat del nucli de Reus té com a conseqüència que les línies de Reus Transport més utilitzades vertebrin l'interior del nucli urbà, tot i que arriben a zones relativament allunyades del centre, com ara el barri Montserrat o l'Hospital de Sant Joan, un dels grans centres generadors de mobilitat de Reus.

Una altra dada interessant, és el fet que la penetració dels títols ATM és superior en aquells serveis que transporten més viatgers. Això ve donat per una major fidelització de l'usuari tipus, que utilitza el transport públic amb una freqüència mitjana superior en comparació a la resta de línies.

Taula 2. Línies més utilitzades en el transport públic urbà					
	Operador	Viatgers anuals	Viatgers diaris	Penetració	% s/ total urbans
L-54: Bonavista - Pere Martell - Cooperativa Tarraco	EMT	2.263.990	6.203	10,04%	18,83%
L-6: Campclar - Ramon i Cajal - St Pere i St Pau	EMT	2.017.271	5.527	8,34%	16,78%
Línia 20: Immaculada - Sant Josep	RT	1.031.311	2.826	4,76%	8,03%
L-8: Hosp. Joan XXIII - Camí de la Cuixa - Vall de l'Arrabassada	EMT	984.633	2.698	7,73%	8,19%
L-3: La Canonja - Torreforta - Ramon i Cajal	EMT	740.081	2.028	8,72%	6,16%
Línia 10: Barri Montserrat - Barri Gaudí	RT	687.857	1.885	6,79%	5,31%
L-2: Nàutic - Hospital Joan XXIII	EMT	597.582	1.637	6,02%	4,97%
L-1: Boscos - Goya - Hospital Joan XXIII	EMT	492.150	1.348	8,09%	4,09%
L-85: Hospital Joan XXIII - St. Salvador	EMT	396.030	1.085	6,70%	3,29%
L-5: Prat de la Riba - St. Salvador	EMT	391.235	1.072	6,43%	3,25%

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 viatges, tal com s'aprecia a la gràfica 8, els serveis urbans presenten una tendència relativament similar. No hi ha cap servei que superi el 10%, o caigui per sota del 6% del total de l'any. Registren, però, una evident baixada de viatgers durant els períodes festius i vacacionals, amb pronunciats descensos durant la Setmana Santa i els mesos d'estiu. Aquests fets són el reflex d'una mobilitat obligada per raons de feina i/o estudis.

Una dada curiosa és que el descens de la demanda de mobilitat durant els mesos d'estiu sembla menys acusat a Reus que a Tarragona. A la capital del Tarragonès, els serveis que registren un menor impacte del període estival són les línies 2, 85 i 1, que arriben fins a l'Hospital Joan XXIII. Menció especial mereix la darrera de les línies esmentades, donat que combina tant mobilitat obligada com mobilitat a les platges. És per això que registra volums de

demanda més elevats a l'estiu que a l'hivern, al mateix temps que s'observa una caiguda de viatgers a l'agost en relació a les dades de juliol i setembre.

Transport interurbà

La concentració dels viatgers en els transport interurbà és encara més acusada. Les 10 principals línies transporten prop del 88% de la demanda total. També s'aprecia una concentració pel que fa als operadors atès que de les 10 línies que apareixen en la taula 3, 7 d'elles corresponen a Autocars Plana. Les 3 restants són operades per Hispano Igualadina i Penedès, amb 2 i 1 respectivament.

2 línies a més, concentren més del 53% dels viatgers. Es tracta de línies que connecten els 2 principals nuclis urbans del Camp de Tarragona, és a dir, Tarragona i Reus, amb la zona de la costa, la Pineda, Salou i Cambrils. Per tant, són serveis que tenen una doble funció, d'una banda atendre la demanda de mobilitat obligada entre nuclis poblacionals importants del territori, i de l'altra satisfer la demanda de mobilitat associada al sector turístic, i també dels residents, els quals també es desplacen a la costa per raons d'oci. Dins d'aquesta categoria també es podria incloure el Reus – Salou poble. Pot arribar a sorprendre que la línia Reus – Tarragona se situï en tercera posició darrere de les línies esmentades. Aquest fet contribueix a reforçar la idea de la importància que té dins l'àmbit integrat la demanda de mobilitat generada pel sector turístic. El fet de trobar la línia Colldejou – Tarragona entre les més utilitzades radica en que una part del servei dona resposta als viatgers que es desplacen entre Vila-seca i Tarragona.

Taula 3. Línies més utilitzades en el transport públic interurbà

	Operador	Viatgers	Diaris	% Penetració	% s/ total interurbans
Tarragona - Salou - BM[1] Cambrils	Plana	3.126.327	8.565	54,92%	36,35%
Cambrils (Barri Marítim)-Reus	Plana	1.454.844	3.986	54,07%	16,92%
Reus - Tarragona	HISAU	725.394	1.987	65,75%	8,43%
Vilafranca - el Vendrell - Tarragona	Penedès	560.636	1.536	45,10%	6,52%
Reus - Salou poble	Plana	554.563	1.519	67,15%	6,45%
Colldejou - Tarragona	Plana	368.896	1.011	76,89%	4,29%
Tarragona - Alcover - Valls	Plana	321.733	881	73,70%	3,74%
Sarral - Valls - Pla Sta. Maria - Tarragona	Plana	194.151	532	55,71%	2,26%
La Pineda - Salou – Cambrils (NT-4)	Plana	155.827	427	6,39%	1,81%
Pratdip - Reus - Tarragona	HISAU	94.658	259	45,74%	1,10%

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

Una altra de les conclusions que es pot extreure, és que la demanda de mobilitat es concentra en el triangle que conformen Tarragona, i les poblacions costaneres. És un dada que no apareix en la taula, però les validacions dels títols ATM d'una zona superen el 80% del total en 8 de les 10 línies de la taula 3. Els 2 corredors on aquest percentatge és inferior són 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 Sarral – 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. En canvi, el servei Tarragona – Alcover – Valls està àmpliament dominat per les validacions d'1 zona, que superen el 99% del total. Això es deu a que aquest corredor atén bàsicament la demanda de mobilitat entre

Tarragona i Constantí. Les validacions de 3 zones, en el millor dels casos assoleixen un protagonisme purament marginal. Únicament en la línia Sarral – Valls – Pla de Sta. Maria – Tarragona se superen el 0,3%, amb 367 validacions anuals, 1 diària.

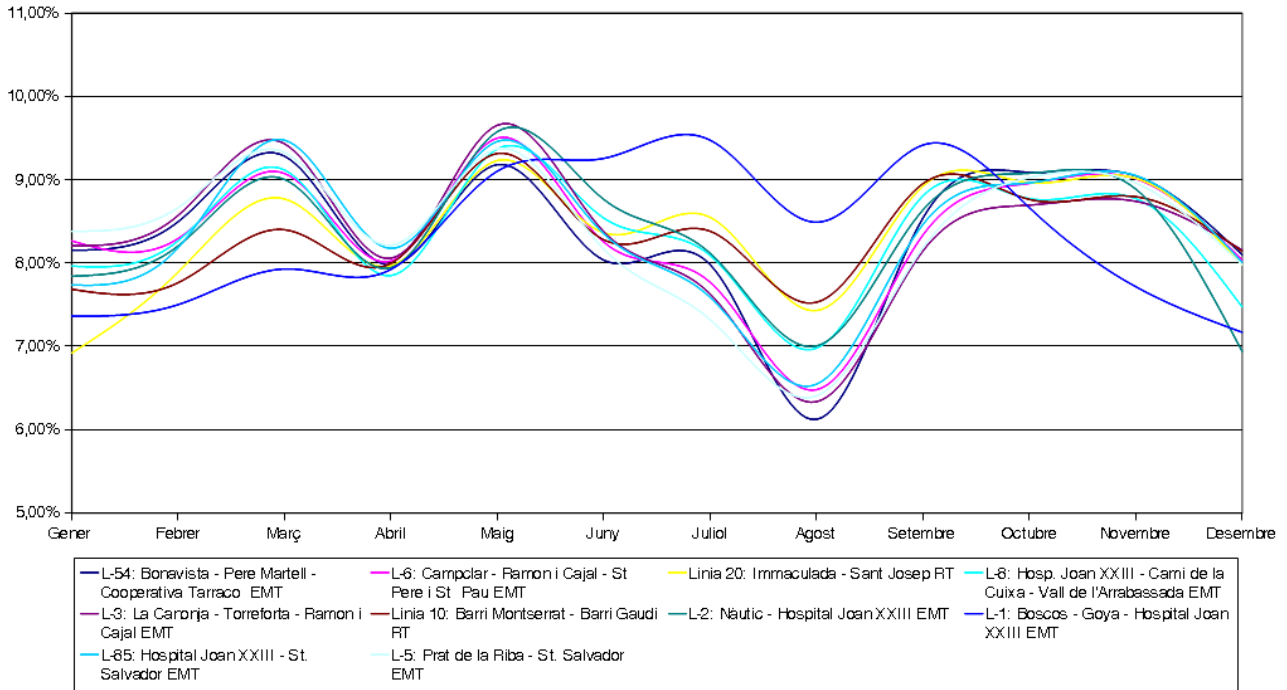
Una altra dada que posa de relleu la importància de l'activitat turística és la presència en la taula de la línia NT-4, que connecta els nuclis turístics de la Costa Daurada durant la franja horària nocturna. La resta de línies nocturnes es troben lluny de les xifres de viatgers assolides per la NT-4.

L'evolució mensual dels serveis interurbans, presentada en la gràfica 9, posa de manifest la dualitat funcional del transport públic interurbà del Camp de Tarragona, entre mobilitat obligada dels residents i la mobilitat lligada al turisme. Dels 10 serveis presentats en la gràfica 9, 6 d'ells presenten una evolució equiparable a la que segueixen la majoria dels serveis urbans de la gràfica 8. Aquests serveis són el Reus – Tarragona, el Vilafranca - el Vendrell – Tarragona, el Collejou – Tarragona, el Tarragona – Alcover – Valls, el Sarral - Valls – Pla de Sta. Maria – Tarragona i el Pradip – Reus – Tarragona.

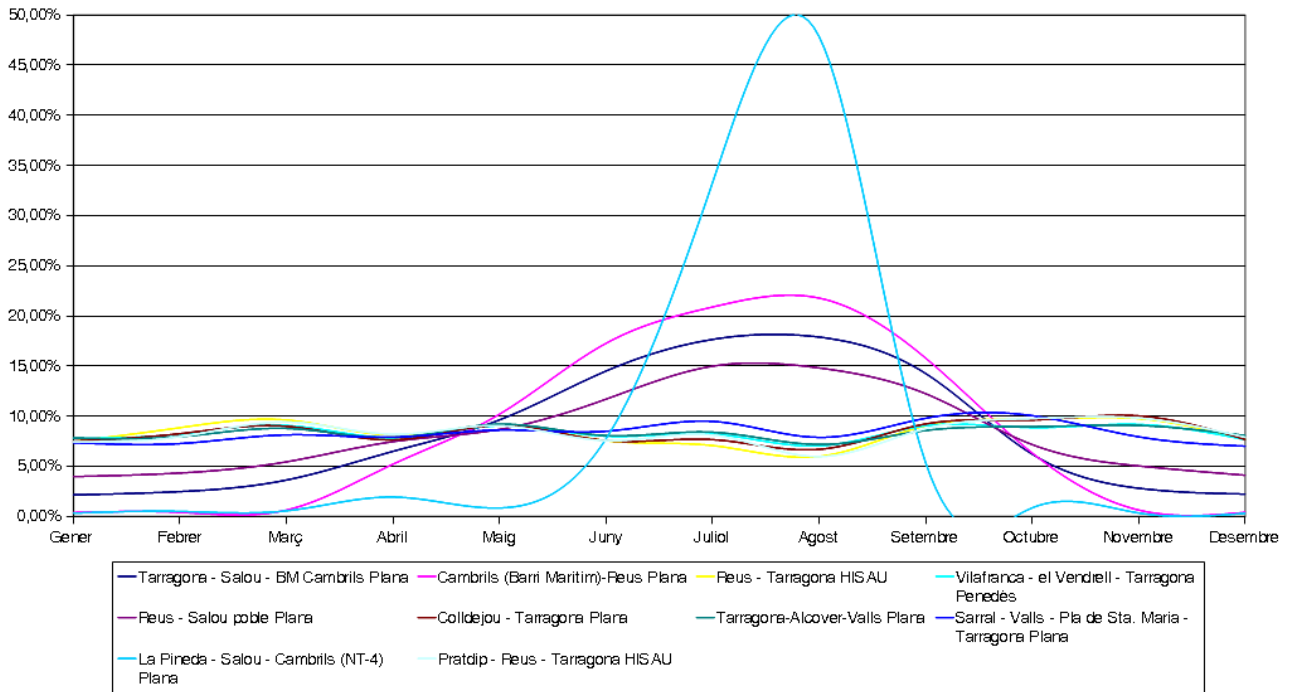
Dels serveis restants, s'ha de dir que 2 d'ells, el Reus – Salou poble i el Tarragona – Salou – BM Cambrils, tot i tenir una funció principalment turística, també transporten un percentatge dels seus viatgers durant els mesos d'hivern. Per exemple, el Tarragona – Salou – BM Cambrils transporta el 2,16% dels seus viatgers durant el mes de gener, quan toca fons, i assoleix el seu màxim, el mes d'agost, amb un 17,89%. En canvi, la línia nocturna NT-4 i la Cambrils BM- Reus tenen una funció que es podria qualificar d'exclusivament turística, atès que durant el mes de gener cap de les 2 arriba al 0,4% de viatgers transportats en relació al conjunt de l'any.

No cal perdre de vista que les 4 línies esmentades, les quals es podrien categoritzar com a turístiques, representen més del 61% del total de viatgers transports al cap de l'any al Camp de Tarragona. Durant els mesos de juliol i agost, el pes d'aquestes 4 línies respecte el total escala fins el 78%.

Gràfica 8. Evolució mensual de les principals línies del transport urbà



Gràfica 9. Evolució mensual de les principals línies del transport Interurbà

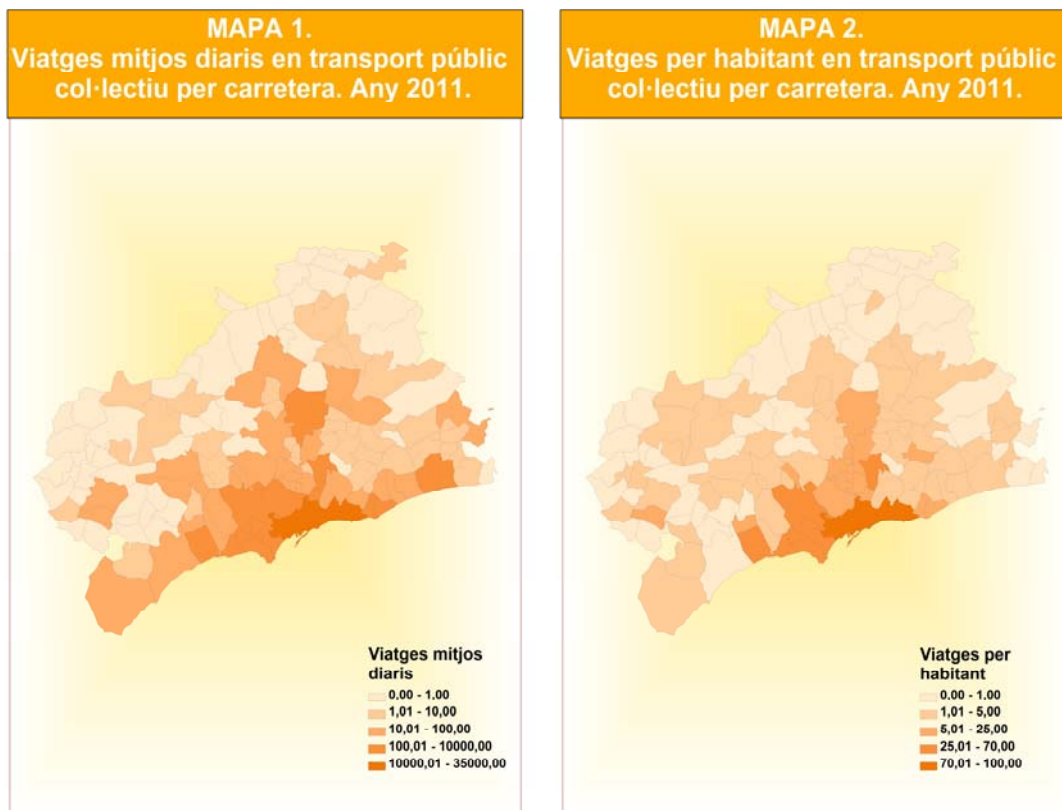


7. Poblacions amb més ús de transport públic

La utilització del transport públic divergeix enormement entre els municipis. Les variables que defineixen la utilització del transport públic, i que per tant, causen les diferències entre poblacions, són bàsicament 3. En primer lloc trobem el fet de prendre una posició de centralitat dins d'un àmbit territorial concret. En segon lloc, pel que fa als municipis que no esdevenen centrals, la variable a considerar és el grau d'accessibilitat al municipi central. I finalment, pels municipis de la costa, la variable clau és el grau d'activitat econòmica lligada al turisme. Algun d'aquests 3 factors es donen amb més o menys força 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.

El plànols 1 i 2 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 2011. Això fa que únicament hi hagi dades dels serveis urbans de Tarragona i Reus, excloent la informació dels municipis amb serveis urbans no integrats. D'altra banda, hi ha serveis interurbans que en 2011 no pertanyien a l'àmbit integrat de l'ATM del Camp de Tarragona, i que donen servei a poblacions com Calafell, Cunit, el Vendrell, l'Espluga de Francolí i Vimbodí. Un altre element a considerar, és el fet que el sistema té en compte la parada on puja el viatger. Per tant, la dada no fa referència al punt on el passatger abandona el vehicle de transport públic.

El plànol 1 presenta l'ús del transport públic en termes absoluts a nivell diari. És a dir, la mitjana de viatgers diaris que han pujat en un autobús d'un servei de l'àmbit integrat de l'ATM del Camp de Tarragona. Tarragona és el municipi on més viatgers diaris en transport públic hi ha, amb prop de 32.000. És a dir, gairebé 32.000 persones pugen diàriament a un vehicle de transport públic col·lectiu urbà o interurbà en alguna de les parades existents en el terme municipal de Tarragona. D'aquesta xifra, més de 25.000 viatgers corresponen al transport públic urbà. Reus, és la segona població pel que fa a la utilització del transport públic, amb 9.321 viatgers diaris, dels quals 6.350 són relatius al transport públic urbà. La importància del turisme es reflecteix 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.



La representació de l'ús del transport públic que apareix en el plànol 1, pot estar mediatitzada pel tamany de les poblacions. Per aquest motiu, el plànol 2 recull les dades en termes relatius, és a dir, en relació la població del municipi. Entre les poblacions que apareixen amb un major ús del transport públic trobem novament a Reus i Tarragona, tot i que hi ha que destacar algunes dades interessants. En primer lloc, immediatament darrere de Tarragona, se situen Cambrils, la Canonja, Salou i Vila-seca, totes elles davant de Reus en utilització de transport públic per habitant. Tant Cambrils, com Salou i Vila-seca, són poblacions amb un importantíssim pes de l'activitat turística, que necessita del transport públic 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 Tarragona. En aquest segon plànol es pot observar com altres municipis relativament petits, però propers a Tarragona i Reus, registren importants utilitzacions del transport públic per habitant. A banda de la Canonja, la Secuita, Constantí, els Garidells, Almoester, Altafulla, Torredembarra o els Pallaresos en són l'exemple més evident. En tots ells, el transport públic és una eina bàsica 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 10. 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. En les esmentades capitals de comarca, s'ha de considerar però, que els serveis urbans no es troben integrats. I en relació al Vendrell, també cal tenir present 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 que 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 l'Àrea de Barcelona.

En les comarques de l'interior, l'ús del transport públic és molt més reduït, atès que no donen cap de les 3 condicions esmentades anteriorment. Marçà però, emergeix com una excepció que mereix ser comentada. La situació de l'estació de trens Marçà-Falset en el seu terme municipal fa que s'incrementi notablement la utilització del transport públic, donat que molts viatgers amb destinació a Falset pugen al servei d'autobús que uneix la població amb l'estació. A la Secuita succeeix un fenomen similar a causa de la ubicació l'Estació del Camp de Tarragona, un important pol generador de mobilitat dins el territori.

8. Franges horàries i dies de la setmana

El transport públic en el Camp de Tarragona segueix patrons horaris diferenciats en funció de la seva funcionalitat. Hi ha que distingir la mobilitat quotidiana per raons de feina o estudi de la mobilitat per raons d'oci o altres motius.

La gràfica 10 presenta l'evolució horària dels desplaçaments en transport públic col·lectiu per carretera dels serveis urbans que es va registrar l'any 2011. 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, primera, estiu i tardor. Són setmanes que es poden considerar com a "normals", amb 5 dies laborables i 2 festius. S'ha calculat la mitjana diària de viatgers dels dies laborables i dels dies del cap de setmana. Les setmanes han estat escollides a l'atzar, sent l'únic requisit que no hi haguessin dies festius a més del cap de setmana, i que tampoc hi haguessin vagues.

A partir de la gràfica es distingeixen 3 patrons diferents. En primer lloc trobem els dies laborables de primavera, tardor i hivern, en segon lloc els caps de setmana, i finalment, el corresponent als dies laborables estivals.

Els dies laborables, com era previsible, són els dies en els quals es registra una major demanda de mobilitat del transport públic urbà. No només això, sinó que els dies feiners es produeixen puntes en la mobilitat donat que hi ha una convergència en les necessitats horàries dels desplaçaments. Així, en la gràfica es fan evidents 3 puntes de demanda, la principal, l'anada a la feina o al lloc d'estudi, a les 8 del matí, la segona, relativa a l'hora de dinar, cap a les 14:00, mentre que la tercera es produeix a les 17:00, més lligada amb la finalització de les diverses activitats laborals i escolars. Cal dir, que entre la punta de demanda de les 8:00 i la de les 14:00 es registren nivells de demanda del transport urbà força elevats, i lleugerament més baixos entre les 15:00 i les 17:00. A partir d'aquesta hora, l'ús del transport públic urbà cau de forma ràpida en cadascuna de les subsegüents franges horàries.

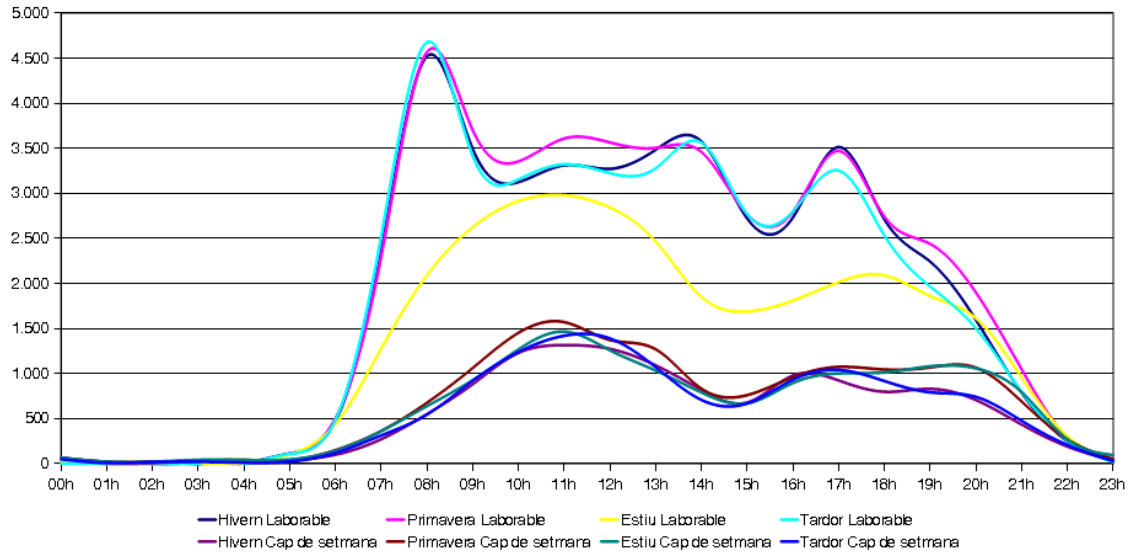
Els caps de setmana aquestes puntes de mobilitat es dilueixen. L'evolució de la demanda es distribueix de forma molt més equitativa entre les hores de servei. Tot i això, s'identifiquen en la gràfica dues zones amb una demanda més alta: una primera entre les 10:00 i les 14:00, i una segona entre les 15:00 i les 20:00. Un altre element característic de la gràfica és 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'aprecia un retard en la tornada. Aquest retard s'accentua durant la tardor i l'estiu, quan les activitats d'oci acaben més tard.

La mobilitat en transport públic urbà els dies laborables dels mesos d'estiu 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, el volum de mobilitat és molt superior a la que hi ha en cap de setmana.

Finalment, s'ha de dir que en horari nocturn la utilització del transport públic urbà és molt modesta.

En els patrons de la mobilitat en transport públic urbà es distingien evolucions molt diferenciades en funció de si es tractava d'un dia laborable o un dia no laborable. En canvi, la interpretació de la distribució horària de la demanda del transport públic interurbà es fa molt més complexa, atès que l'estacionalitat esdevé un element determinant a prendre en consideració.

Gràfica 10. Distribució horària dels desplaçaments. Serveis urbans.



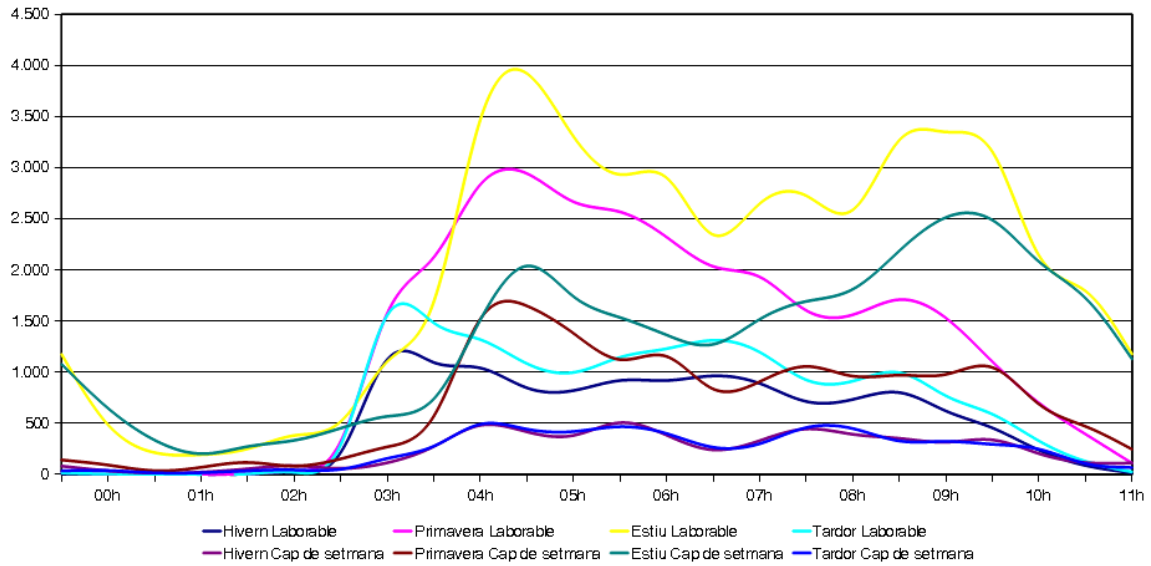
Tal com s'aprecia en la gràfica 11, els dies laborables estivals són aquells en els quals es registra la màxima demanda de mobilitat, seguits pels dies laborables de primavera i pels caps de setmana d'estiu. Tal com reflecteix la gràfica, la mobilitat durant els mesos de tardor i hivern es redueix sensiblement.

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. De fet, els vespres dels caps de setmana d'estiu registren el màxim volum de demanda diari, en comparació amb la resta de franges horàries.

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 a les evolucions horàries dels serveis urbans de la gràfica 10. S'ha de dir però, que en termes absoluts, els viatges de la tardor superen als de l'hivern. 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 que apareix en la gràfica està lligada a la mobilitat obligada per raons de feina i estudis dels residents. 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 distingeixen puntes destacables.

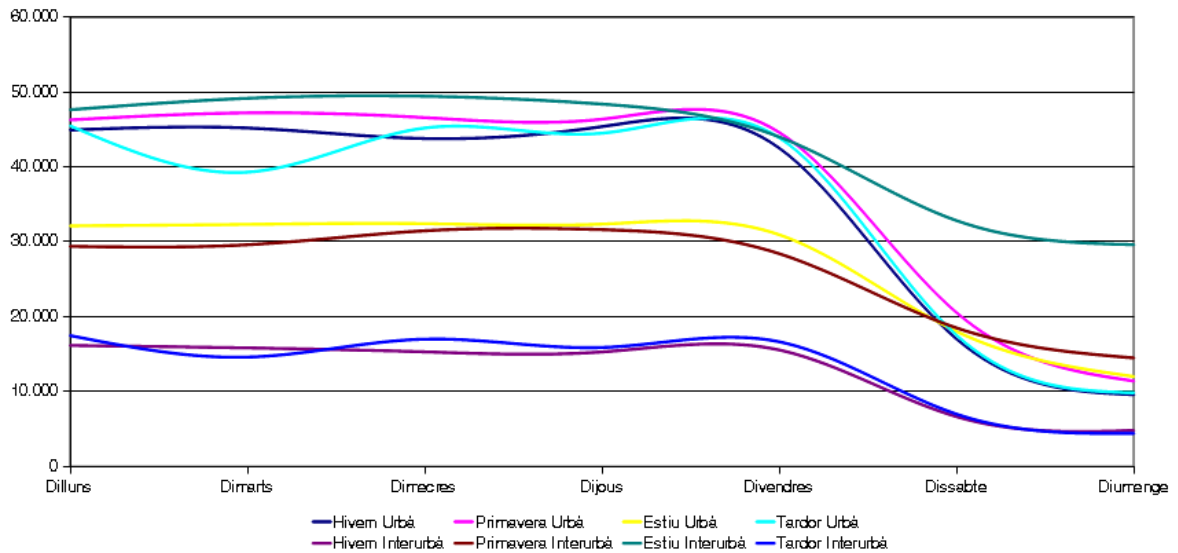
Els serveis nocturns interurbans registren molts més usuaris que els dels urbans. El volum de demanda de la mobilitat durant les nits d'estiu està per sobre dels 1.000 viatges diaris en les primeres hores de l'horari nocturn, entre les 23:00 i la 1:00. A partir d'aquí, el retorn es realitza de manera molt escalonada. La resta de l'any la demanda dels serveis nocturns és visiblement inferior.

Gràfica 11. Distribució horària dels desplaçaments. Serveis Interurbans.



La mobilitat per dies de la setmana apareix representada en la gràfica 12. En la gràfica es posa de relleu que la demanda presenta oscil·lacions mínimes de dilluns a divendres, mentre que el cap de setmana cau notòriament el dissabte, i de manera encara més acusada el diumenge. Un element que distingeix les gràfiques dels serveis urbans i els interurbans, és el fet que la demanda de mobilitat en transport públic urbà cau de manera més accentuada els caps de setmana en comparació amb el transport interurbà.

Gràfica 12: Utilització del transport públic segons el dia de la setmana



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

El transport públic col·lectiu de viatgers en el Camp de Tarragona es concentra en uns pocs operadors. L'EMT i l'Empresa Plana representen pràcticament el 80% del transport integrat dins l'àmbit de l'ATM. A banda d'aquestes empreses, hi ha una diversitat d'operadors amb una dimensió molt més reduïda. Entre aquests Reus Transport, la Hispano Igualadina i Autocars del Penedès es reparteixen gairebé el 20% restant. Finalment, l'1% que queda es distribueix entre Hife, TPP & Domènech, Poch i Cintoï.

Pel que fa a la penetració dels títols ATM, s'observen comportaments divergents entre els usuaris dels diferents operadors. En primer lloc, s'aprecia com menys d'un 10% dels usuaris dels serveis urbans utilitzen els títols integrats. Per a una part important d'aquests usuaris a més, el transport urbà esdevé una part del total dels seus desplaçaments efectuant un transbordament anteriorment o posteriorment. Aquesta taxa relativament baixa de penetració es deu a l'oferta d'abonaments dels propis operadors del transport urbà.

Entre els operadors interurbans també s'aprecien disparitats. Aquestes s'expliquen a partir del perfil dels usuaris. En el cas de POCH i Cintoï, hi ha una proporció més elevada de l'usuari esporàdic. Mentre que en el cas d'HIFE, les dades de la qual ja inclouen l'absorció de Segarra, i Hispano Igualadina, l'usuari fidel té un pes més important. En el cas de Plana, el nivell de penetració es troba lleugerament per sota del d'HIFE i Hispano Igualadina, donat que els turistes tenen una propensió a l'adquisició dels títols ATM una mica inferior a la dels residents.

Taula 4. Demanda per operador

	Tipus	Viatgers	% s/ total	Penetració
EMT	Urbà	9.527.385	46,20%	9,12%
Reus Transport	Urbà	2.494.052	12,09%	5,81%
Autocars Plana	Interurbà	6.865.495	33,29%	57,43%
Hispano Igualadina	Interurbà	960.349	4,66%	60,83%
Autocars de Penedès	Interurbà	565.375	2,74%	44,88%
HIFE	Interurbà	140.250	0,68%	61,71%
TPP & Domènech	Interurbà	32.892	0,16%	42,21%
POCH	Interurbà	33.644	0,16%	29,01%
Cintoï	Interurbà	2.834	0,01%	28,30%
Operadors urbans		12.021.437	58,29%	8,43%
Operadors interurbans		8.600.839	41,71%	56,87%

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

El sistema tarifari integrat tenia registrades un total de 34 línies urbanes que conformaven l'any 2011 una xarxa de 376 km, més de 300 km de la qual pertanyen a Tarragona. La capital del Tarragonès acumula més km de xarxa donat que els nuclis de població i els llocs generadors de mobilitat es troben distribuïts pel conjunt del terme municipal, mentre que Reus és molt més compacte.

El transport interurbà, tot i tenir menys viatgers, necessita de més línies i més km de xarxa per donar resposta a les necessitats de mobilitat dels usuaris. L'any 2011 el Sistema Tarifari Integrat incorporava 63 línies interurbanes.

Taula 5. Oferta de transport públic

	Tipus	Línies diürnes*	Línies nocturnes*	Longitud xarxa**	Nombre parades*
EMT	Urbà	22	4	306	241
Reus Transport	Urbà	12	0	70	189
Autocars Plana	Interurbà	28	4	819	133
Hispano Igualadina	Interurbà	15	1	375	98
Autocars de Penedès	Interurbà	3	1	52	65
HIFE	Interurbà	4	0	40	22
POCH	Interurbà	8	0	n.d.	21
TPP & Domènech	Interurbà	4	0	140***	24
Cintoi	Interurbà	1	0	n.d.	5

* Fa referència a les línies i parades recollides en el Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona de l'any 2011

** Dades relatives a 2010 comunicades directament per l'operador

*** Aquesta dada exclou la xarxa de Segarra absorbida l'any 2011.

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

De la mateixa manera, també és possible constatar en la taula 6 com els operadors interurbans recorren proporcionalment més km al final de l'any que no pas el urbans, i necessiten una flota de vehicles més àmplia. Per contra, les velocitats comercials dels serveis interurbans són molt més elevades. Finalment, es pot concloure que el procés d'adaptació de la flota d'autobusos per fer-los plenament accessibles a les persones amb mobilitat reduïda encara no s'ha completat pels operadors interurbans de majors dimensions.

Taula 6. Característiques del servei ofert. Dades any 2010.

	Tipus	Km. recorreguts	Flota vehicles	% vehicles PMRs	Velocitat comercial
EMT	Urbà	3795902	68	1	10,7 km/h
Reus Transport	Urbà	900000	15	1	14,7 km/h
Autocars Plana	Interurbà	9900000	101	0,263	27,7 km/h
Hispano Igualadina	Interurbà	1810000	21	0,683	39 km/h
Autocars de Penedès	Interurbà	661746	10	0,5	43,3 km/h
HIFE*	Interurbà	39680	1	1	35 km/h
TPP & Domènech	Interurbà	100000	11	1	40 km/h
POCH	Interurbà	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Cintoi	Interurbà	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

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

Font: elaboració pròpia a partir de les dades facilitades pels operadors relatives a l'any 2010.