

Informe sobre la revisió de les tarifes del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona per l'any 2026

Tarragona, 16 de desembre de 2025

Informe sobre la revisió de les tarifes del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona per l'any 2026

Índex

1. EL CONSORCI DEL TRANSPORT PÚBLIC DEL CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT	3
1.1. Composició	3
1.2. Finalitat	3
1.3. Òrgans de govern	4
2. EL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	4
2.1. Antecedents	4
2.2. Objectius del Sistema Tarifari Integrat	5
2.3. Principis de funcionament	6
2.4. La targeta sense contacte	6
2.5. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	6
2.6. Gamma de títols integrats, targetes vàlides i tarifes	8
2.6.1. Títols multiviatge	8
2.6.2 Títols bonificats	9
2.6.3 Títols subvencionats	9
2.6.4 Altres títols de transport	9
2.6.5 Bonificacions del 50% als abonaments de transport públic	9
2.7. Targetes sense contacte	10
2.8. Tarifes 2025	10
2.8.1. Títols ordinaris multiviatge	11
2.8.2. Títols bonificats per nens i nenes entre 4 i 16 anys	11
2.8.3. Títols bonificats per a famílies monoparentals o nombroses	11
2.8.4. Títols bonificats per a persones en situació d'atur	11
3. ESTUDI ECONÒMIC JUSTIFICATIU DEL SISTEMA	12
3.1. Compliment de la Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic a Catalunya	12
3.2. Ingressos i despeses del sistema	13
3.3. Evolució dels costos	13
3.4. Evolució del sistema tarifari integrat	14
3.5. Proposta d'estructura tarifària any 2026	16
3.6. Proposta Revisió Tarifària Any 2026	16
3.6.1. Títols ordinaris multiviatge	17
3.6.2. Títols bonificats per nens i nenes entre 4 i 16 anys	17
3.6.3. Títols bonificats per a famílies monoparentals o nombroses	17
3.6.4. Títols bonificats per a persones en situació d'atur	17
3.6.5. Targetes sense contacte ATM	17
3.7. Conclusions	18

1. EL CONSORCI DEL TRANSPORT PÚBLIC DEL CAMP DE TARRAGONA, AUTORITAT TERRITORIAL DE LA MOBILITAT

1.1. Composició

El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat, és una entitat de dret públic amb personalitat jurídica i patrimoni propis, creada a l'empara del que disposen l'article 20 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat; l'article 55.1 de la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, i l'article 6 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Les administracions que l'integren, creen un consorci interadministratiu, de caràcter voluntari i per temps indefinit, per a 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, així com per a la resta de finalitats que figuren en els estatuts.

L'àmbit territorial del Consorci, d'acord amb què determinen les Directrius nacionals de mobilitat, comprèn les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès.

El Consorci del Transport públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat, l'integren d'una banda la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Tarragona, Reus i Valls, com a membres fundadors; i de l'altra, els ajuntaments de Cambrils, Salou, Vila-seca, Calafell, Falset i els consells comarcals de l'Alt Camp, Baix Camp, Baix Penedès, Conca de Barberà, Priorat i Tarragonès com a integrants no fundadors del Consorci.

1.2. Finalitat

El Consorci es va constituir amb la finalitat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit territorial del Camp de Tarragona.

Les funcions que corresponen al Consorci, són les següents:

- a) Elaboració de propostes per a la planificació dels serveis de transport públic i l'establiment de programes d'explotació coordinada per a tots els operadors públics o privats que els presten.
- b) Elaboració de propostes per a la planificació de les infraestructures de transport públic.
- c) L'elaboració, la tramitació i l'avaluació dels plans directors de mobilitat.
- d) L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- e) La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits, que comporta la definició del projecte de nou model de sistema de tarifes comú, del seu projecte d'implantació i de les seves fases de desenvolupament, si escau.
- f) 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.
- g) Disseny de la política de finançament per subvenir el dèficit dels serveis i les despeses de funcionament de l'estructura de gestió.

- h) Creació d'una imatge corporativa del sistema de transport públic col·lectiu i del mateix Consorci amb total respecte i compatibilitat amb les pròpies dels titulars i dels operadors.
- i) Realització de campanyes de comunicació amb l'objectiu de promoure la utilització del sistema de transport públic entre la població.
- j) El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.
- k) L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.
- l) Elaboració de propostes de coordinació amb els operadors ferroviaris relatives a la integració dels serveis ferroviaris en el sistema de transport públic col·lectiu.
- m) Establiment de relacions amb altres Administracions per al millor compliment de les funcions atribuïdes al Consorci de conformitat amb aquests Estatuts.
- n) L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle 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.

1.3. Òrgans de govern

El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat, està format pels següents òrgans de govern:

President o presidenta: és el conseller o la consellera del Departament de Territori Habitatge i Transició Ecològica o persona que designi.

Consell d'Administració: és l'òrgan rector del Consorci, el qual dirigeix de manera col·legiada.

Comitè Executiu: és l'òrgan reduït de direcció i administració del Consorci, i és constituït per vuit membres que han de ser membres del Consell d'Administració.

Una de les principals competències del Consell d'Administració és l'aprovació de la gamma de títols i les seves tarifes.

2. EL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

2.1. Antecedents

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat atribueix a les autoritats territorials de la mobilitat (ATM) la funció de desenvolupar la política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

En aquest sentit, una de les actuacions del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona consisteix en desenvolupar un nou sistema tarifari integrat entre les diferents xarxes de transport públic: serveis urbans, dependents dels diversos ajuntaments; serveis interurbans per carretera, dependents de la Direcció General de Transports i Mobilitat (en endavant DGTM); així com els serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya operats per Renfe Viajeros, S.A.

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona inicià el dia 1 d'octubre del 2008 la implantació de la integració tarifària del transport públic al Camp de Tarragona, que permet als usuaris del transport públic integrat realitzar intercanvis modals amb el mateix abonament.

A les comarques del Camp de Tarragona s'ha implantat en un total de 132 municipis, repartits entre les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès. Les sis comarques sumen en conjunt aproximadament 675.000 habitants, i van generar més de 25 milions de viatges anuals en transport públic 2024, mentre es preveu que el 2025 es pugui arribar als 27 milions. Pel que fa al gènere, al Camp de Tarragona hi viuen aproximadament el mateix nombre d'homes que de dones.

Per encàrrec del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica està previst que amb efectes 2026 es produeixi la integració tarifària dels serveis de transport públic de les Terres de l'Ebre al Sistema Tarifari Integrat de l'ATM del Camp de Tarragona. Aquest projecte ha estat aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM i comporta la incorporació d'una nova zona tarifària al sistema. En conseqüència, el Sistema Tarifari Integrat passarà a abastar els serveis de transport públic d'un total de deu comarques, incorporant el Baix Ebre, el Montsià, la Ribera d'Ebre i la Terra Alta i els seus 52 municipis, amb un total de 184 municipis.

2.2. Objectius del Sistema Tarifari Integrat

La finalitat principal del Sistema Tarifari Integrat és contribuir a posicionar el transport col·lectiu com a un sistema únic i global que sigui competitiu davant del vehicle privat, per tal de fer-lo més atractiu als usuaris actuals i potencials. Es fonamenta en un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptables pels ciutadans i contribueix a potenciar la imatge del transport col·lectiu a partir del moment en el qual els diversos serveis d'autobús i tren es perceben com una xarxa integrada i unitària.

El projecte de la integració tarifària al Camp de Tarragona va ser aprovat pel consell d'administració de l'ATM el 16 de desembre del 2008 i té com a principis específics destacats:

- Crear un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptats pels usuaris
- Permetre el desplaçament amb diferents operadors de transport fent servir el mateix títol i sense cost addicional dins de la zona geogràfica de validesa
- Facilitar els transbordaments i fer-los barats mitjançant sistemes de validació que en permetin la despenalització.
- Preu orientat a donar avantatges al client freqüent (fidelització).
- Facilitar l'adquisició del títol de transport mitjançant una xarxa de distribució i recàrrega de títols de transport integrada en tot l'àmbit del Camp de Tarragona.
- Homogeneïtzar la informació sobre els serveis.

Els serveis de transport públic urbans que formen part del sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona són els dels municipis de: Tarragona (Empresa Municipal de Transports de Tarragona), Reus (Reus Transport Públic), Albinyana, la Bisbal del Penedès, Calafell, Cambrils, Roda de Berà, el Vendrell, Santa Oliva, i Vila-seca. De cara a 2026 està previst incorporar els serveis urbans d'Ampostà i Tortosa, de Terres de l'Ebre.

Els operadors dels serveis de transport públic interurbans que formen part del sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona són Autocars del Penedès, Autocares Ízaro, Bus Garraf, Empresa Plana, Hispano de la Fuente en Segures, Hispano Igualadina, Transports Públics del Priorat i Domènech.

Com a operador ferroviari és Renfe Viajeros la operadora que realitza el servei de Rodalia de Tarragona (RT1 i RT2) i els serveis regionals.

2.3. Principis de funcionament

El Sistema Tarifari Integrat permet a tots els usuaris utilitzar els diferents mitjans de transport integrats amb una única targeta de transport, un sistema molt fàcil d'utilitzar amb importants avantatges econòmics, ja que permet fer un desplaçament (origen-destinació) amb transbordaments despenalitzats dins d'un límit d'horari.

El seu funcionament es basa en la utilització d'una targeta que incorpora un xip sense contacte, sobre la qual es carreguen i recarreguen els títols multi viatge de transport integrats i que cal validar cada cop que es puja a l'autobús urbà, interurbà o tren (excepte de tren a tren). D'aquesta manera, automàticament, s'enregistra a la targeta l'operació realitzada, ja sigui un nou viatge o un transbordament.

2.4. La targeta sense contacte

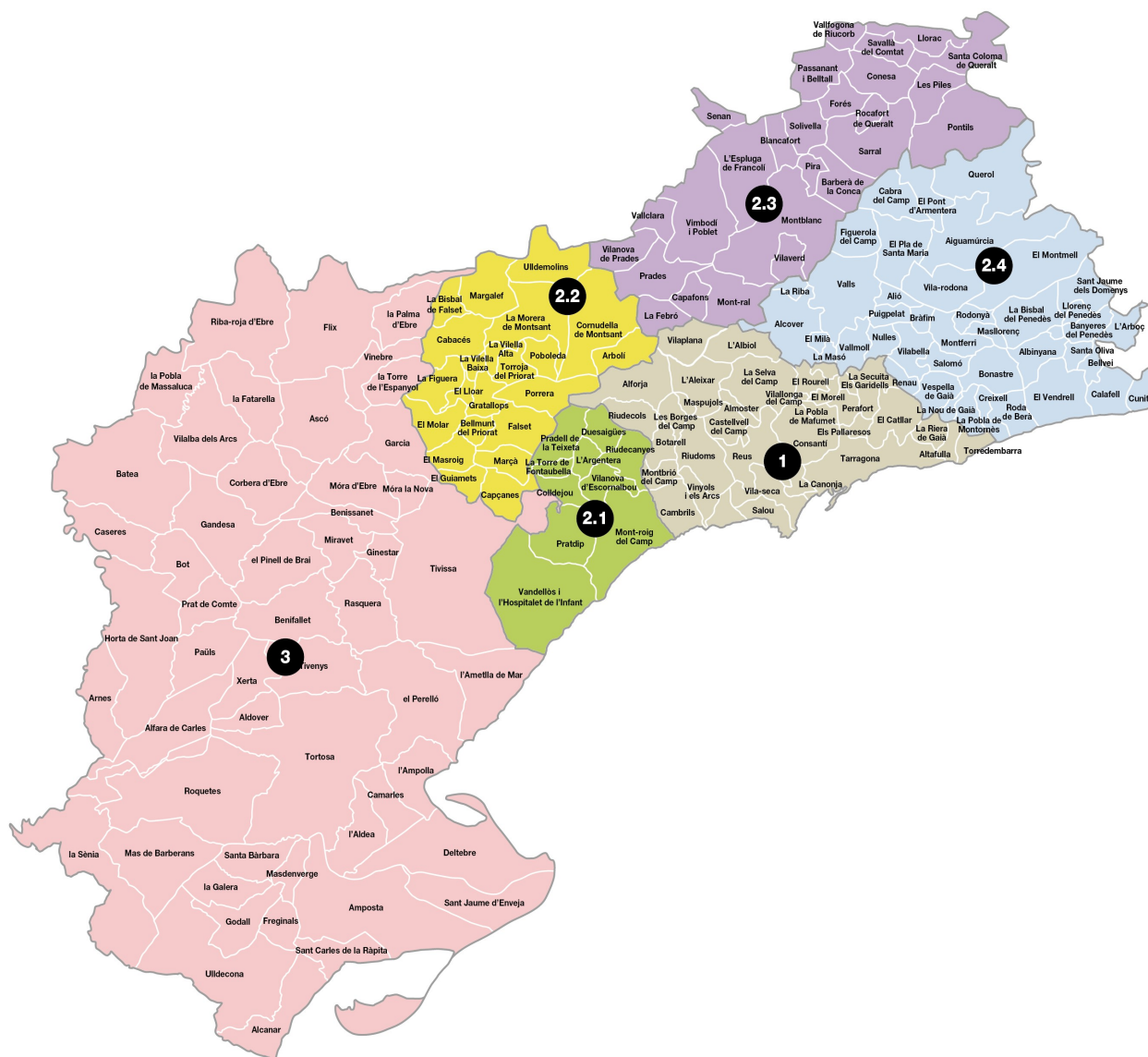
La tecnologia que s'utilitza és la de la targeta intel·ligent o targeta sense contacte. Amb un únic suport l'usuari pot recarregar diferents títols integrats i a més a més permet la validació en qualsevol dels equipaments embarcats als vehicles de qualsevol operador adherit al Sistema Tarifari Integrat.

2.5. Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

L'àmbit del Sistema Tarifari Integrat del Camp de Tarragona al 2026 es divideix en sis zones, les quals determinen els diferents nivells de tarifes que s'hi apliquen tenint en compte els criteris de distància recorreguda i els serveis de transport que les connecten.

Amb la integració tarifària s'unifica el preu del transport públic de cadascuna de les zones, independentment del nombre de mitjans de transport utilitzats i dels intercanvis realitzats entre els diversos operadors. La tarifa dependrà del nombre de zones per les que es transita durant el recorregut de cada desplaçament, amb un màxim de quatre zones tarifàries.

En el cas d'un desplaçament que tingui l'origen o la destinació en municipis limítrofs situats en diferents zones tarifàries, es podrà utilitzar l'abonament d'una sola zona, sempre que sigui directe i no es faci cap transbordament.



2.6. Gamma de títols integrats, targetes vàlides i tarifes

2.6.1. Títols multiviatge

Les principals característiques dels títols de transport són les següents:

T-MES

Títol de transport multiviatge que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments, a les zones delimitades per la primera validació, Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal.

T-50/30

Títol de transport multiviatge que permet fer 50 desplaçaments. 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 . Validesa: 30 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal i horari.

T-10

Títol de transport multiviatge que permet fer 10 desplaçaments . Títol multipersonal i horari.

T-16

Títol de transport que permet a les persones d'entre 4 i 16 anys (ambdós inclosos), fer un nombre il·limitat de desplaçaments a la zona tarifària en la que resideixen. Títol unipersonal.

T-JOVE

Títol de transport multiviatge que permet als menors de 30 anys, fer un nombre il·limitat de desplaçaments, per tot l'àmbit del sistema tarifari del Camp de Tarragona. Validesa: 90 dies consecutius des de la primera validació. Títol unipersonal.

T-FM/FN 70/90: Títol de transport multiviatge que permet als membres d'una única família monoparental o nombrosa, fer 70. 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.

Els títols horaris T-10, T-10/30, T-50/30, T-FM/FN 70/90 permeten fer un màxim de 4 transbordaments a diferents modes de transport integrats en un mateix desplaçament i amb limitacions horàries:

- per a 1 zona: 1 hora i 15 minuts
- per a 2 zones: 1 hora i 45 minuts
- per a 3 zones: 2 hores i 15 minuts
- per a 4 zones: 3 hores i 15 minuts.

Els transbordaments no suposaran cap cost addicional amb les excepcions que a continuació s'indiquen. No es consideren transbordaments quan se superi el nombre de zones per a les que és vàlid el títol, excepte en el cas dels títols de 4 zones, que no tenen aquesta restricció, i quan el mode de transport de la validació del trajecte anterior i de la validació actual sigui el mateix i la línia coincideixi.

Els desplaçaments entre municipis limítrofs situats en diferents zones tarifàries, poden fer-se amb títols d'una zona, sempre que siguin directes i no es faci cap transbordament.

En els títols multipersonals s'admet la utilització simultània del mateix títol per diverses persones (cadascuna consumint un viatge).

Els serveis 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-JOVE, T-50/30, T-FM/FN 70/90 i T-16/T-12.

En cap cas es bescanviaran ni reemborsaran títols no consumits.

2.6.2 Títols bonificats

Els títols bonificats han de ser carregats en targetes personalitzades.

Per l'adquisició del títol caldrà documentació acreditativa del compliment de les condicions particulars que donen dret a aquests títol bonificat. Per la seva utilització posterior només es requerirà la documentació acreditativa del titular.

Títols bonificats per a persones entre 4 i 16 anys

Títols bonificats per a persones entre 4 i 16 anys, ambdós inclosos, i residents al Camp de Tarragona.

Títols bonificats per a famílies monoparentals o nombroses

Les persones membres de famílies monoparentals i de famílies nombroses de categoria general o especial tenen la possibilitat d'utilitzar la família de títols T-FM/FN 70/90 així com de beneficiar-se de bonificacions sobre el preu dels títols T-MES.

Títols bonificats per a persones en situació d'atur

Les persones en situació d'atur que compleixin determinats requisits tenen la possibilitat de beneficiar-se de bonificacions sobre el preu dels títols T-MES.

La caducitat dels títols adquirits durant l'any en curs són vàlids fins el proper canvi de tarifes sense perjudici del període addicional de carència en que es poden fer servir l'any següent al de la seva adquisició.

En cap cas es bescanviaran ni reemborsaran títols no consumits.

Els títols de transport anteriors són propietat del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, Autoritat Territorial de la Mobilitat i són vàlids a les línies integrades dels operadors de transport públic col·lectiu que operen a l'àmbit esmentat.

2.6.3 Títols subvencionats

Els títols subvencionats han de ser carregats en targetes personalitzades.

Per l'adquisició del títol caldrà documentació acreditativa del compliment de les condicions particulars que donen dret a aquests títol subvencionat. Per la seva utilització posterior només es requerirà la documentació acreditativa del titular.

2.6.4 Altres títols de transport

El bitllet senzill, monomodal i no integrat, marca a tall orientatiu el preu que haurien de tenir els bitllets senzills en funció del nombre de zones trepitjades durant cada recorregut, amb les excepcions conseqüència de la revisió de tarifes en els serveis regulars de transport de viatgers per carretera prevista per la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i les pròpies dels operadors urbans.

2.6.5 Bonificacions del 50% als abonaments de transport públic

Durant l'any 2025 han estat vigents els descomptes sobre el preu de venda als usuaris de la gamma de títols de transport públic de l'ATM del Camp de Tarragona. Aquests descomptes han suposat una reducció dels preus del 50% per al T-MES, T-50/30, T-70/90, T-10/30, T-10, i T-JOVE. L'aplicació de les bonificacions no ha tingut un impacte directe sobre la Tarifa mitjana ponderada (TMP) de distribució del Sistema tarifari integrat (STI), atès que s'han continuat utilitzant per al càlcul de la distribució als operadors les tarifes de cada títol prèvies a la implantació d'aquestes bonificacions. Sí que l'han tingut de manera indirecta, a través del transvasament d'usuaris d'uns títols a uns altres, i per la generació de nova demanda, la qual no s'ha repartit de manera equilibrada.

2.7. Targetes sense contacte

L'obtenció de les targetes ATM sense contacte recarregables que serveixen com a contenidor dels títols de transport del sistema tarifari integrat de l'ATM, te associat un preu d'emissió, gestió i control.

El preu d'aquest servei d'emissió, gestió i control és el següent:

Tipus targeta	
Targeta anònima	4,00€
Targeta personalitzada Ordinària	4,00€
Targeta personalitzada FM/FN individual	4,00€
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	4,00€
Targeta personalitzada T-16 (primera emissió)	gratuïta
Targeta personalitzada T-16 (segona emissió)	40€
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	gratuïta

Les targetes sense contacte de l'ATM te una caducitat màxima de 8 anys a comptar des de la seva primera activació.

La remissió de targetes sense contacte de l'ATM com a conseqüència de pèrdua, sostracció o avaries dels seus components electrònics imputables a un ús indegut, comporta de nou el pagament del corresponent preu del servei d'emissió, gestió i control.

2.8. Tarifes 2025

Els preus dels títols integrats aprovats per part del Consell d'Administració de l'ATM per a l'exercici 2025, i que han estat vigents entre el 15 de gener de 2025 (fins al dia 14 de gener van ser vigents les tarifes de l'any 2024) i el 31 de desembre d'enguany, van ser els següents:

2.8.1. Títols ordinaris multiviatge

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES	49,45 €	77,60 €	104,80 €
T-50/30	35,15 €	64,75 €	90,95 €
T-10/30	10,55 €	21,10 €	28,85 €
T-10	13,00 €	25,75 €	37,00 €
T-JOVE			98,90 €

2.8.2. Títols bonificats per nens i nenes entre 4 i 16 anys

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-16	Gratuït	-	-

2.8.3. Títols bonificats per a famílies monoparentals o nombroses

Títol	1 zona	2 zones	3 zones
T-MES FM/FN General	39,55 €	62,05 €	83,85 €
T-MES FM/FN Especial	24,70 €	38,80 €	52,45 €
T-FM/FN 70/90 General	72,50 €	143,75 €	206,75 €
T-FM/FN 70/90 Especial	45,35 €	89,80 €	129,30 €
T-FM/FN JOVE General			79,10 €
T-FM/FN JOVE Especial			49,45 €

2.8.4. Títols bonificats per a persones en situació d'atur

Títol	1 zona
T-MES	13,00€

3. ESTUDI ECONÒMIC JUSTIFICATIU DEL SISTEMA

3.1. Compliment de la Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic a Catalunya

De conformitat amb l'establert a l'article 13 de la Llei 21/2015 de 29 de juliol de finançament del sistema de transport públic a Catalunya les tarifes i els títols de transport del sistema de transport públic de Catalunya s'han de determinar atenent els criteris següents:

1. La proporcionalitat respecte a la utilització i els costos de producció dels serveis, sens perjudici dels mecanismes compensatoris que resultin de l'aplicació de la resta de criteris d'aquest article.
2. La integració progressiva i proporcionada dels efectes externs ambientals i socials, tant positius com negatius, que resulten dels diversos sistemes de transport privat i públic.
3. La senzillesa, la claredat i la transparència del sistema per tal que sigui entenedor per als usuaris.
4. El foment de polítiques actives de canvi modal i de fidelització dels usuaris del transport públic, per raons d'eficiència, d'accessibilitat i de minimització de costos econòmics i d'impactes socioambientals.
5. La previsió d'una tarifació social que permeti la mobilitat en transport públic de tots els usuaris, amb independència de llurs recursos econòmics, estat físic o situació sociolaboral.
6. La previsió de mesures específiques de reducció o exempció tarifària, aplicables en temps o situacions especials o en zones determinades, per a desenvolupar polítiques de millorament ambiental, de mitigació d'impactes ambientals o naturals o de salut pública.
7. La previsió de mesures de reequilibrament i compensació interterritorial, per a garantir l'accessibilitat amb sistemes de transport públic assequibles i efectius en tot el territori, amb una atenció especial a la densitat de població, al poblament dispers, a la dificultat orogràfica o a la situació perifèrica o allunyada amb relació als principals serveis i infraestructures de transport o als polígons de concentració d'activitat econòmica o de serveis públics.
8. La integració de propostes formulades per les diverses administracions públiques i entitats socioeconòmiques en el finançament del servei del transport públic amb l'objecte d'afavorir l'accés al transport públic a persones que mereixin una protecció especial o una atenció per raó d'edat, de situació sociolaboral o de limitacions personals, i també l'accessibilitat de treballadors i usuaris a àmbits de concentració d'activitats econòmiques i similars, assumides a càrrec dels programes específics per a aquestes finalitats en els pressupostos dels organismes o entitats públiques o privades responsables de la iniciativa.

Així mateix l'article 14 de la dita Llei preveu que les tarifes del sistema tarifari integrat es fixen atenent l'equilibri dels costos d'operació i el conjunt d'ingressos del sistema, incloses les aportacions que hi han de fer les administracions competents en aquesta matèria. Juntament amb els costos directes o indirectes d'explotació, cal tenir en compte els efectes externs negatius dels serveis de mobilitat i els efectes sobre la planificació de finançament per part de les administracions públiques competents en aquesta matèria.

De la mateixa manera, els costos directes o indirectes d'explotació i els efectes externs negatius dels serveis de transport s'han de tenir en compte en el primer establiment o en la revisió de les diverses tarifes del sistema de transport públic.

Atenent a aquests principis cal procedir a l'adequació de les tarifes dels títols de transport integrats del sistema tarifari integrat de l'ATM del Camp de Tarragona.

Així, els paràmetres que orienten l'evolució de les tarifes dels títols integrats del Camp de Tarragona per l'any 2026 són el resultat de valorar l'evolució de costos de l'any 2025 i les necessitats de manteniment de la sostenibilitat econòmica, social i l'equilibri territorial del sistema a partir dels criteris exposats. Les dades s'han hagut de projectar en part, ja que l'any 2025 no ha finalitzat, i per tant no es pot tenir la variació definitiva.

3.2. Ingressos i despeses del sistema

El finançament de l'ATM s'obté per quatre vies principals: les aportacions de les entitats consorciades, les recaptacions obtingudes de la venda de títols de transport integrats, els ingressos provinents de la venda de targetes sense contacte i els ingressos obtinguts dels operadors de transport públic adherits en concepte de despeses generals del sistema que gestiona l'ATM.

Pel que fa a les despeses del sistema de transport, aquestes rauen bàsicament en:

- La distribució dels ingressos per la venda de títols de transport integrats entre els operadors adherits al sistema tarifari, en funció de la seva respectiva utilització.
- La compensació del decrement d'ingressos que pugui ocasionar l'impacte de la integració en els operadors adherits al sistema tarifari.
- Les despeses generals de manteniment, explotació i gestió del sistema tarifari integrat, així com les campanyes de comunicació i promoció del sistema.
- Les aportacions destinades als programes d'explotació coordinada dels serveis de transport públic.
- Les despeses de comercialització dels títols de transport integrats.

3.3. Evolució dels costos

Pel que fa a l'evolució dels costos totals dels serveis de transport públic, donat que l'ATM no incorre directament en el finançament operatiu del sistema, es remet aquest anàlisi al realitzat per la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya (DGTm) pel que fa als serveis interurbans, així com als respectius ajuntaments en el cas dels serveis urbans. En aquest sentit, cal valorar en la implicació per al manteniment econòmic del sistema a nivell pressupostari del consorci, el fet de que els operadors urbans i ferroviaris no impliquen un impacte en la compensació, i per tant implica que el document de referència sigui precisament el de la DGTm.

Independentment de l'exposat anteriorment, es detallen les evolucions de l'IPC tant general de Catalunya, com el particular del sector del transport, a l'efecte de tenir la referència sobre l'evolució dels cost real del sistema de transport públic.

Taula 1. Comparativa entre l'evolució de l'IPC i la tarifa mitjana de distribució

	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
IPC general Catalunya	0,9%	-0,6%	5,3%	3,3%	3,0%	2,6%
IPC transport Catalunya	3,5%	-4,6%	5,3%	0,7%	1,0%	1,7%

* Les dades relatives a 2025 prenen la variació de preus entre octubre de 2024 i 2025

3.4. Evolució del sistema tarifari integrat

Independentment de l'exposat anteriorment, es detalla l'evolució de la tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat, donat que aquestes tenen una relació directa sobre el preu per viatge que paguen els usuaris.

Taula 2. Evolució de la Tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat (STI)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
TMP Distribució títols ATM	0,8519 €	0,8016 €	0,8510 €	0,8681 €	0,8678 €	0,8342 €

* Dada provisional amb setembre tancat

La variació de tarifes aplicada anualment té un clar efecte, tot i que no exactament proporcional, sobre la variació de la tarifa mitjana ponderada de distribució del sistema tarifari integrat. Que aquestes dues variacions no assoleixin la mateixa variació percentual anual, és conseqüència de la política tarifària aplicada els darrers anys que propicia la fidelització dels usuaris de transport públic, afavorint el lliscament d'usuaris des dels títols de menys fidelitat cap als títols amb preu per viatge més avantatjosos econòmicament, que premien la utilització recurrent i intensiva del transport públic.

Tot seguit es presenta una taula, amb l'evolució de cada títol durant els darrers anys, i que reflecteix els comentaris dels paràgrafs anteriors.

Taula 3. Evolució de la utilització de la gamma de títols

	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
T-MES	9,6%	10,2%	10,2%	6,9%	4,0%	3,7%
T-10	28,9%	27,2%	28,8%	30,3%	30,9%	32,8%
T-10/30	26,1%	25,8%	19,7%	12,2%	9,8%	8,6%
T-50/30	26,2%	26,0%	32,3%	30,4%	23,4%	22,4%
T-16	9,0%	10,7%	8,7%	16,0%	22,5%	21,7%
T-70/90	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%
T-JOVE	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	9,3%	10,6%

* Dada estimada prevista abans del tancament de l'exercici

Tal com es pot observar a la taula, les dades estimades per al tancament de l'any 2025 confirmen una evolució significativa en la distribució dels títols integrats respecte als anys anteriors. Els títols T-16 i T-JOVE continuen consolidant-se com a motors de creixement de la demanda de transport públic. El T-16, tot i reduir lleugerament el seu pes respecte al 2024, es manté en un destacat 21,7% del total de validacions, després d'haver crescut de manera espectacular des del 8,7% del 2022. El T-JOVE, per la seva banda, segueix una tendència ascendent i arriba al 10,6%, més del doble que el 2023 tot i que cal

tenir en compte que va ser l'any de la seva implantació. En conjunt, aquests dos títols ja representen més del 32% de la demanda global, confirmant el seu paper central en la transformació del sistema i la utilització per part de la franja més jove de la població, característica d'aquests dos títols.

Pel que fa al T-10, aquest reforça la seva posició com a títol més utilitzat, assolint el 32,8% del total, degut a un increment sostingut des del 28,8% del 2022. Tot i que el seu pes es troba per sota del 37,8% que tenia abans de la crisi sanitària, en números absoluts està molt per sobre amb un increment d'1,8 milions de viatgers el que representa un 62% d'increment des de 2019. I que reflecteix la recuperació del turisme principalment a la Costa Daurada.

En canvi, els títols T-10/30 i T-50/30 continuen perdent pes en el sistema. El T-10/30 baixa fins al 8,6%, molt lluny del 26,1% que tenia el 2021, mentre que el T-50/30 es redueix al 22,4%, després d'haver estat el títol més preponderant el 2022 amb un 32,3%. Aquest descens respon al transvasament cap als nous títols i a la menor diferència de preu de la T-10/30 respecte al T-10, que ofereix més flexibilitat.

Els títols T-MES i T-70/90 també registren caigudes importants. El T-MES es queda en un 3,7%, confirmant la pèrdua progressiva iniciada el 2023, mentre que el T-70/90 es manté residual amb només un 0,1% del total. Aquestes reduccions són conseqüència directa de la competència dels títols T-16 i T-JOVE, que han captat gran part dels usuaris habituals d'aquests abonaments.

En resum, la tendència del sistema mostra una clara reconfiguració: els títols socials i bonificats (T-16 i T-JOVE) i el T-10 concentren cada vegada més la demanda, mentre que els abonaments tradicionals continuen cedint protagonisme.

3.5. Proposta d'estructura tarifària any 2026

Es proposa l'estructura tarifària en base als següents elements:

- Política tarifària orientada a fomentar i afavorir l'ús del transport públic, tot garantint-ne el finançament.
- Política tarifària orientada a fidelitzar els usuaris oferint una gamma de títols unipersonals T-MES, T-50/30 i T-10/30, d'ús amb un període de validesa temporal determinat. Aquests abonaments són els escollits per els usuaris intensius i recurrents del servei de transport públic, viatgers que fan més de 2 viatges al dia. Aquests són els clients preferents de la xarxa de transport i cal fidelitzar la seva assiduitat mantenint o millorant les seves condicions d'accés al servei. Per la seva naturalesa, el perfil d'usuari de títol T-10 està més enfocat a usuaris poc recurrents i per la seva condició de multipersonal a grups d'usuaris que comparteixen viatge.
- Política tarifària social orientada a persones en situació d'atur, continuant amb l'ajuda a la mobilitat de les persones en situació d'atur. En aquest sentit cal remarcar que l'actual política tarifària sobre el preu dels títols T-MES, i T-10 condicionen la corresponent repercussió d'aquests dos títols en la seva versió bonificada per a persones en situació d'atur.
- Política tarifària social orientada a nenes i nens d'entre 4 i 16 anys, amb la bonificació del títol de transport T-16 per a nenes i nens dins d'aquesta franja d'edat. D'aquesta manera es manté el rang d'edat dels usuaris que tenen accés a aquesta política tarifària de caire social, que fins a 2022 només era a l'abast de la població d'entre 4 i 12 anys.
- Política tarifària social orientada als joves menors de 30 anys, amb la continuïtat del títol de transport T-JOVE per la població dins d'aquesta franja d'edat.
- Política tarifària social orientada a persones membres de Famílies Monoparentals i de Famílies Nombroses (FM/FN), continuant bonificant el títol T-MES, 70/90 als membres i T-JOVE de FM/FN. En aquest sentit cal remarcar que l'actual política tarifària sobre el preu dels títols T-MES, i T-10 condicionen la corresponent repercussió d'aquests dos títols sobre el títol T-FM/FN 70/90 i sobre la seva versió bonificada del títol T-MES per a persones membres de famílies monoparentals i de famílies nombroses.

Cal garantir la viabilitat del sistema amb l'esforç de les aportacions que estan realitzant les administracions, per mantenir l'equilibri econòmic durant l'any.

3.6. Proposta Revisió Tarifària Any 2026

Tot seguit es presenta la proposta de tarifes per a l'any 2026 d'acord amb la gamma de títols de transport integrats en l'àmbit del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona que han de regir l'any 2026 i que es resumeixen en:

- 1) Incrementar les tarifes dels títols integrats de l'ATM del Camp de Tarragona un 3,5%.
- 2) Augmentar els preus de les targetes sense contacte un 5%.
- 3) Entrada en vigor de les noves tarifes a partir del dia 15 de gener de 2026

3.6.1. Títols ordinaris multiviatge

Títol	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones
T-MES	51,20	80,30	108,45	135,60
T-50/30	36,40	67,00	94,15	117,75
T-10/30	10,90	20,75*	29,85	35,00
T-10	13,45	26,65	38,30	48,40
T-JOVE	-	-	-	102,35

*S'ha reduït el preu un cop revisada la proporció d'aquest sobre la reducció que s'aplica per salt de zona

3.6.2. Títols bonificats per nens i nenes entre 4 i 16 anys

Títol	1 zona
T-16	Gratuït

3.6.3. Títols bonificats per a famílies monoparentals o nombroses

Títol	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones
T-MES FM/FN General	40,95	64,20	86,80	108,45
T-MES FM/FN Especial	25,55	40,15	54,30	67,80
T-FM/FN 70/90 General	75,05	148,80	214,00	270,65
T-FM/FN 70/90 Especial	46,95	92,95	133,85	169,60
T-JOVE FM/FN General	-	-	-	81,85
T-JOVE FM/FN Especial	-	-	-	51,20

3.6.4. Títols bonificats per a persones en situació d'atur

Títol	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones
T-MES	13,45	13,45	13,45	13,45

3.6.5. Targetes sense contacte ATM

Tipus targeta	Preu
Targeta sense personalitzar	4,20
Targeta personalitzada Ordinària	4,20
Targeta personalitzada FM/FN individual	4,20
Targeta personalitzada FM/FN multipersonal	4,20
Targeta personalitzada T-JOVE	4,20
Targeta personalitzada bonificada per a persones en situació d'atur	Gratuïta
Targeta personalitzada T-16 (1a emissió)	Gratuïta
Targeta personalitzada T-16 (2a emissió)	42,00

3.7. Conclusions

La variació de tarifes aplicada anualment té un clar efecte, tot i que no directament proporcional, sobre la variació de la tarifa mitjana ponderada (TMP) de distribució del sistema tarifari integrat (STI). La TMP per a 2025 se situa lleugerament per damunt de la registrada durant l'any 2024, malgrat que l'increment de les tarifes dels títols ATM va ser superior. Aquest fenomen s'explica sobretot pel creixement de la demanda del T-JOVE que té una tarifa mitjana ponderada inferior a la mitjana del sistema, i empeny cap avall la mitjana global.

El Consell d'Administració del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona ha d'aprovar les tarifes dels títols de transport de l'ATM que han de regir en l'exercici 2026. Per tant, seguint les consideracions esmentades, **es proposa un increment de les tarifes dels títols integrats del Consorci d'un 3,5% lineal, mentre que el percentatge d'increment que s'aplicaria sobre les targetes sense contacte seria del 5%**, tal com es detalla als apartats anteriors, així com l'entrada en vigor de les noves **tarifes a partir del 15 de gener de 2026**, que es proposarà per l'adopció de l'acord d'aprovació del Consell d'Administració de l'ATM

A la data de signatura electrònica del document.

Eugenia Doménech Moral
Gerenta de l'ATM del Camp de Tarragona