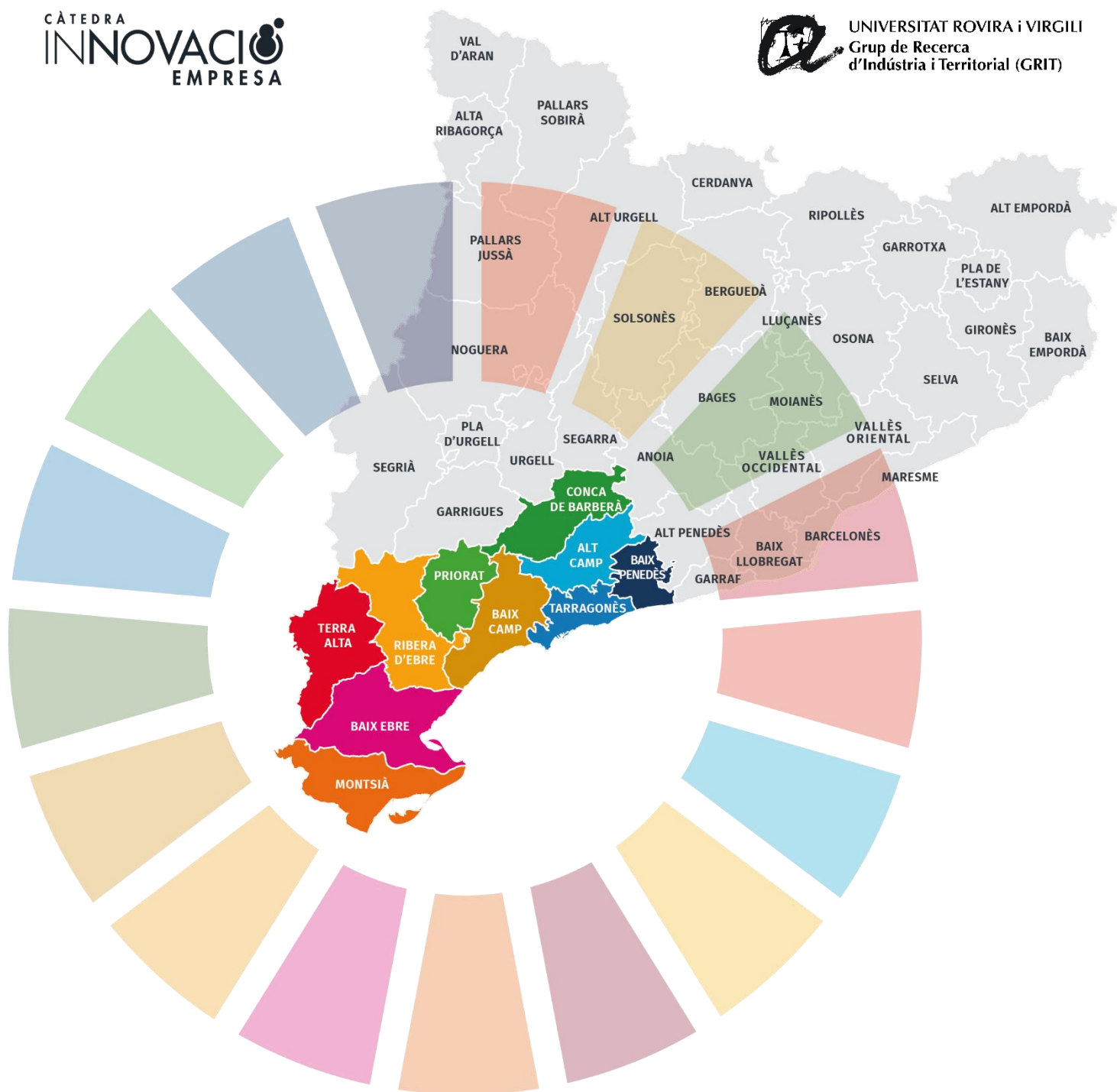




Informe de conjuntura econòmica

# Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre

Primer trimestre de 2025

# INFORME DE CONJUNTURA ECONÒMICA DEL CAMP DE TARRAGONA I DE LES TERRES DE L'EBRE

Primer trimestre de 2025

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Resum executiu .....                                                                    | 2  |
| 1. Perspectives de l'economia mundial. ....                                             | 4  |
| 2. L'evolució de l'economia espanyola .....                                             | 8  |
| 3. La dinàmica de l'economia catalana .....                                             | 10 |
| 4. L'economia del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre ....                      | 14 |
| Monogràfic: L'AP7: Una infraestructura crítica que exigeix una<br>resposta urgent ..... | 26 |

## Resum executiu

**Un tret al peu de l'economia nord-americana.** La guerra comercial és un atac directe a la globalització i a les regles pròpies de la diplomàcia que amenaça de sumir l'economia mundial en una recessió global. Els principals perjudicats seran els ciutadans nord-americans. La política d'aranzels de Trump reduirà les importacions dels Estats Units un 9%, mentre que la renda real per càpita disminuirà un 15%.

**La UE ha d'actuar sense presses i unida.** En el present escenari d'una guerra comercial global declarada unilateralment per l'Administració Trump 2.0, la Unió Europea ha d'actuar unida i explorar algunes de les iniciatives que fa temps que són sobre la taula, com ara les relatives als impostos a les multinacionals i les plataformes digitals.

**L'economia espanyola es desmarca de l'atonía de la Unió Europea.** El PIB va créixer un 0,8% en el quart trimestre respecte al trimestre anterior en termes de volum i un 3,2% en termes interanuals. El principal motor ha estat el consum de les llars que va aportar 2,8 punts. L'ocupació va créixer un 2,3% interanual, mentre la taxa d'atur s'ha situat en l'11,3%, a finals de 2024. S'estima que segons les previsions sobre el PIB pugui baixar fins al 9,5% d'aquí al 2027.

**L'economia catalana continua batent rècords.** El PIB de Catalunya va créixer un 3,6% el 2024, quatre dècimes més que l'economia espanyola (3,2%) i superant per primer cop els 300.000 milions d'euros. El creixement es va sostenir en la demanda interna (3,8%), especialment pel consum de les llars (3,5%) i les administracions públiques (5,3%), així com per la recuperació de la inversió empresarial (3,2%).

**La indústria i els serveis lideren el creixement de l'economia catalana.** La indústria va créixer un 4,0%, l'any 2024, gràcies sobretot a l'impuls del sector de l'automoció, el farmacèutic i el químic. Paral·lelament, els serveis van augmentar un 4,1%, destacant l'hostaleria, la restauració i la consultoria.

**El Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre ha tancat l'any 2024 a un bon ritme.** La indústria i els serveis han estat els principals motors, gràcies a l'empenta de les activitats turístiques i la indústria química. La recuperació de la inversió arran de les baixades dels tipus d'interès, la cooperació publicoprivada dels programes Next Generation i la recuperació de l'agricultura han estat determinants a l'hora d'explicar el dinamisme de l'economia provincial.

**Des de la crisi immobiliària de 2008 la transformació de l'economia territorial ha estat considerable.** El sector primari, agricultura i pesca, i les activitats relacionades amb la construcció han anat perdent pes, mentre la indústria i, sobretot, els serveis s'han posicionat com els motors de l'economia. La progressiva millora del sector industrial local respon a una gradual diversificació productiva a favor de noves activitats industrials i sense detriment de la resta de branques, com ara la indústria química, la indústria agroalimentària i els materials de la construcció.

**El mercat de treball del Camp de Tarragona i l'Ebre continua batent records.** A finals de 2023, la província tenia 414.000 actius laborals i un any més tard en tenia 435.000. En 12 mesos, el nombre d'actius laborals va créixer en 20.000 persones. L'ocupació va registrar xifres semblants. El 2023 va tancar amb 354.000 persones ocupades i el 2024 amb 380.000. Durant l'any 2024, es van crear més de 24.000 llocs de treball.

**El nombre de persones aturades continua baixant.** Les comarques del Camp registraven 30.344 aturats el 2022 i 24.904 el 2025. Durant tres anys han reduït el nombre d'aturats un 17,9%; mentre les comarques de les Terres de l'Ebre tenien 9.484 aturats, a finals del mes de gener de 2022, i 8.357 aquest 2025, registrant una reducció de l'11,8%.

**La taxa d'atur local baixa però continua situant-se per sobre de la mitjana catalana.** Les taxes d'atur a les comarques del sud de Catalunya continuen superant la mitjana catalana, tot i que el descens que van registrar en els anys posteriors a la pandèmia va ser significatiu.

**La problemàtica de l'atur varia força entre comarques.** L'atur presenta fortes diferències territorials: mentre que a la Conca de Barberà, el Priorat i la Terra Alta les taxes se situen per sota del 8%, i a la costa oscil·len entre el 10% i l'11%. L'excepció és el Baix Penedès amb una taxa que es va situar per sota del 13% a finals de febrer de 2025 (12,81%). Aquestes desigualtats responen a factors productius i demogràfics, com l'envelliment a les zones interiors.

## 1. Perspectives de l'economia mundial

La guerra comercial iniciada pels Estats Units és un atac directe a la globalització i a les regles pròpies de la diplomàcia que amenaça de sumir l'economia mundial en una recessió global i redefinir l'ordre geopolític. El 2 d'abril passat, Donald Trump va desafiar l'economia mundial, incloent-hi el seu propi país, amb una agressió sense precedents que tindrà unes implicacions profundes difícils d'anticipar per complet avui dia.

D'entrada, farà més pobres la majoria dels ciutadans nord-americans, serà un mal negoci per a la majoria d'inversors i provocarà un desgavell polític que posarà contra les cordes les relacions comercials, financeres i polítiques del món que avui coneixem. La declaració trumpista de la guerra comercial qüestiona de ple el tauler geopolític actual i crea una gran incertesa sobre quines seran les regles que governaran el món les dècades vinents. Les borses de tot el món, però sobretot les nord-americanes, no van trigar a advertir la ruïna quan les grans caigudes dels seus índexs borsaris van fer evaporar-se bilions de dòlars de riquesa en un parell de dies. Això va obrir l'escenari futur d'un món més pobre i més inestable que ja es prepara per afrontar la recessió global en què estem immersos.

Davant d'aquest terrabastall geopolític, les previsions econòmiques habituals dels organismes internacionals perden tota la seva rellevància. Les projeccions que elaboren els economistes es duen a terme sota el supòsit d'un marc de relacions internacionals força estable en el qual determinades forces internes o externes a la dinàmica econòmica poden alterar la senda cíclica de les principals variables macroeconòmiques.

La declaració de guerra comercial del president dels Estats Units proclamada el 2 d'abril passat, l'anomenat *dia de l'alliberament* per ell i els seus seguidors, s'està girant en contra dels interessos dels ciutadans del seu país.

Després del remei del lleixiu que va recomanar durant la seva primera presidència per combatre el virus SARS-CoV-2, en aquesta segona versió del malson trumpista, les mesures proteccionistes s'estan convertint en un verí que ataca directament l'economia productiva dels Estats Units, la perspectiva de vida dels seus ciutadans i les relacions internacionals vigents fins ara.

*Les mesures  
proteccionistes  
ataquen  
l'economia  
productiva dels  
Estats Units.*

## De la versió 1 de la guerra comercial a la versió 2

La guerra comercial de Trump i el seu Govern no ha estat una sorpresa. Va ser president dels Estats Units durant un període de 4 anys, de gener de 2017 a gener de 2021, i després de ser declarat culpable de 34 càrrecs per falsificació de registres comercials, abusos sexuals, possessió i manipulació de documents classificats, associació criminal i conspiració per canviar els resultats electorals del novembre de 2020, va tornar a ser reelegit el novembre de 2024. Durant la primera presidència, va desplegar tota una sèrie d'accions que, malgrat ser més controvertides, no van ser menys preocupants.

Amb l'arribada de Donald Trump a la presidència dels Estats Units el gener de 2017, la política comercial nord-americana aviat va adoptar una posició més bel·ligerant i agressiva contra els seus principals socis comercials. Les majors pujades d'aranzels es van dirigir contra la Xina, ja que aquest és el país amb el major desequilibri entre les importacions i les exportacions nord-americanes.

*Amb Trump, la política comercial nord-americana ha adoptat una posició més bel·ligerant.*

Al llarg de la primera presidència, Donald Trump va endurir la posició dels Estats Units en les negociacions dels acords multilaterals de l'Organització Mundial del Comerç (OMC) i les relacions preferents amb els països del continent americà regionals (Acord d'Associació Transpacífic, Tractat de Lliure Comerç de l'Amèrica del Nord). Tot seguit, el Govern federal va iniciar una política proteccionista sota l'amenaça constant d'imposar aranzels del 25% a qualsevol tipus de producte, seguint un dels principis del nacionalisme econòmic trumpista. La batalla principal es va iniciar l'abril de 2018 quan els Estats Units va imposar un aranzel del 25% a 1.333 productes xinesos, la major part dels quals eren béns intermedis i d'equip. La Xina va adoptar represàlies immediatament i les dues potències es van embarcar en una estratègia d'atac mutu que va fer que la majoria de productes importats a tots dos països estiguessin sotmesos a aranzels.

Després d'haver observat el reguitzell de mesures proteccionistes aplicades durant la primera legislatura trumpista, si considerem que ara el poder del president i el perfil dels seus assessors esvaeix tota crítica i oposició a les seves polítiques fatxendes i agressives, arribem a la conclusió que la nova versió 2.0 de Trump estarà farcida de polítiques nefastes i un desgovern internacional preocupant. En aquest escenari, cal aprofundir en el pobre marc intel·lectual en què es fonamenten les mesures que s'estan aplicant durant la versió 2.0 de Trump, que res no fa preveure que deixin d'aplicar-se.

No hem d'oblidar que Trump és un polític populista. Com a bon populista, quan es dirigeix als seus electors, fa servir l'antagonisme com una de les seves eines comunicatives; per exemple, quan proclama que tota la culpa és dels altres. És difícil negociar i arribar a acords quan una persona i els milions de ciutadans que l'han avalat dues vegades estan convençuts que els responsables dels seus mals individuals i nacionals són la resta de països, que s'han aprofitat de la seva prosperitat i benevolència.

Sota aquestes premisses, el marc intel·lectual de Donald Trump i els seus seguidors és clarament proteccionista. Els seus referents polítics arrelen en els principis del nacionalisme americà presentats per Henry Clay, un dels polítics nord-americans més influents de principis del segle XIX, al Congrés dels Estats Units el 1824. L'argument bàsic de Clay era que, per protegir els fabricants nord-americans de la competència estrangera, els mercats interns cada vegada més grans estimularien el creixement de les indústries dels Estats Units.

*El marc intel·lectual de Donald Trump i els seus seguidors és clarament proteccionista.*

L'anomenat *sistema americà* proclamava l'aplicació d'aranzels elevats per bloquejar l'entrada de productes importats i, així, beneficiar la indústria nacional, la creació d'ocupació i el benestar de tots els nord-americans. El desenvolupament posterior dels fets va qüestionar aquestes polítiques, que, a hores d'ara, són el principal referent intel·lectual del president dels Estats Units. En la taula següent podem observar els principis bàsics que sustenten la narrativa d'Amèrica primer que regeix la guerra comercial en què tots estem immersos.

**Taula 1. Principis del nacionalisme econòmic de Donald Trump**

| Punts fonamentals d'actuació                                                                                     | Mesures implementades per Trump                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Protegir la indústria manufacturera local a través d'aranzels elevats.                                           | Guerra comercial 2018-2019 amb aranzels del 25%.                                               |
| Inversió en infraestructures concentrades en obra pública (sobretot transport).                                  | Promesa electoral de despesa en infraestructures d'un milió de milions de dòlars.              |
| Control de les fronteres .                                                                                       | Promesa de construir un mur a la frontera amb Mèxic.                                           |
| Exèrcit fort.                                                                                                    | Anunci de la sisena força armada Space Force.                                                  |
| Sistema financer al servei de les empreses – un banc nacional que promogui el creixement d'empreses productives. | Promesa electoral de fer alguna cosa amb Wall Street.                                          |
| Defensa de l'orgull nacional.                                                                                    | Exhibició de la bandera nacional, eslògans com <i>America First</i> , <i>America Decides</i> . |

Font: Elaboració pròpia d'Agustí Segarra.

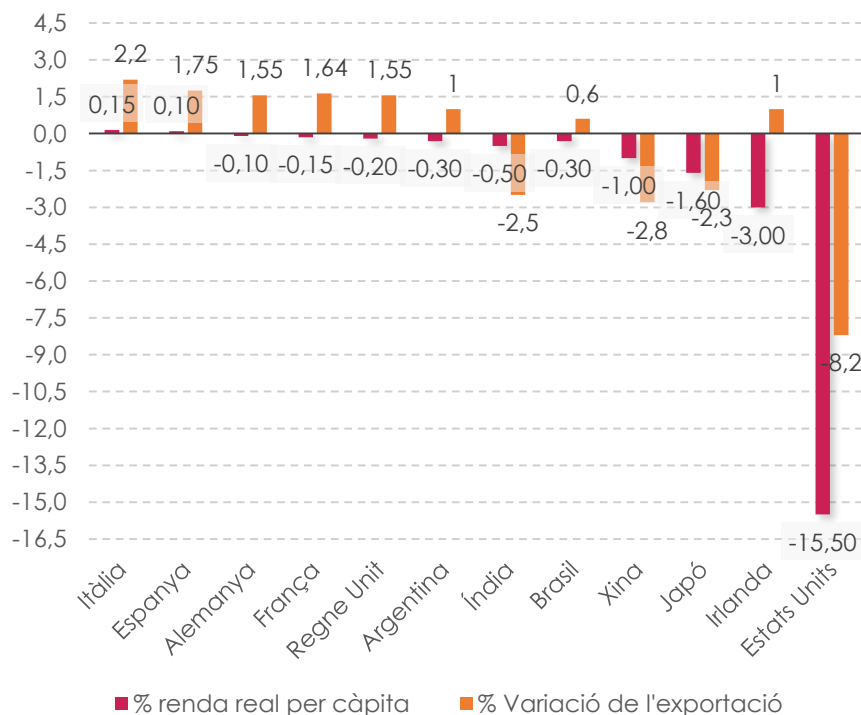
## Efectes i perspectives de l'era Trump 2.0

El 2 d'abril de 2025 serà recordat com la data en què l'Administració Trump 2.0 va anunciar la fi de la seva política tradicional a favor del comerç internacional, que tants beneficis va aportar durant dècades a molts països i als seus ciutadans. Aquell dia es va donar per tancada la política de lliure comerç que va liderar la potència nord-americana des de finals de la Segona Guerra Mundial.

El president Trump va anunciar els aranzels aplicats a la resta de països mitjançant una fórmula simple i en contra de qualsevol teoria econòmica seriosa. L'aranzel que el Govern federal aplica a cada soci comercial es calcula dividint entre dos la ràtio del dèficit sobre les importacions dels Estats Units amb cada país (i si hi ha superàvit, un 10%). Així, els Estats Units tornen als nivells aranzelaris previs a la Segona Guerra Mundial.

*Estats Units  
torna als nivells  
aranzelaris pre-  
vis a la Segona  
Guerra Mundial*

### Gràfic 1. Impacte sobre el benestar i les exportacions de la política comercial dels Estats Units (%)



Font: Elaboració pròpia a partir dels càlculs de De Lucio i Requena.

Els principals perjudicats seran els seus ciutadans. La política d'aranzels de Trump reduirà les importacions dels Estats Units un 9%, mentre que la renda real per càpita disminuirà un 15%. Encara que s'estima que la producció nacional augmenti lleugerament, el fort repunt de la inflació provocarà una caiguda de la renda real dels nord-americans, sobretot

dels col·lectius amb menys ingressos. Segons les estimacions fetes pels professors Juan de Lucio i Francisco Requena, l'impacte sobre els països europeus no serà tan negatiu com es temia en un primer moment.

El redireccionament del comerç mundial facilitarà que la Unió Europea segueixi tenint un paper important en el comerç mundial. Aquests economistes no aprecien un impacte negatiu del proteccionisme de Trump 2.0 sobre la renda per càpita dels ciutadans de la Unió Europea; en canvi, la Xina, l'Índia, Corea del Sud i el Japó seran els països més perjudicats.

En el present escenari d'una guerra comercial global declarada unilateralment per l'Administració Trump 2.0, la Unió Europea ha d'actuar unida i explorar algunes de les iniciatives que fa temps que són sobre la taula, com ara les relatives als impostos a les multinacionals i les plataformes digitals. En un món cada cop més digitalitzat, companyies com Alphabet, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft, Uber o Airbnb buiden la butxaca dels europeus i aprofiten, alhora, els buits legals per evitar el control de les agències recaptadores. Potser és el moment d'obligar les plataformes digitals nord-americanes a passar per caixa, igual que la resta d'empreses europees.

## 2. L'evolució de l'economia espanyola

La política proteccionista desplegada per l'Administració nord-americana està configurant un entorn de gran complexitat geopolítica. L'evidència històrica ens recorda que, en aquests escenaris, la dinàmica econòmica s'acaba ressentint força. La incertesa i les tensions geopolítiques i/o comercials solen provocar que les llars i les empreses posposin les seves decisions de despesa i inversió, la qual cosa comporta un alentiment del creixement del PIB. Per si fos poc, les tensions comercials i geopolítiques també podrien afectar la producció en cas que els riscos de subministrament incrementin i pertorbin el funcionament de les cadenes globals de valor.

No obstant, en els darrers mesos de 2024 l'economia espanyola ha registrat un bon ritme d'expansió del PIB, tot i l'impacte negatiu —previsiblement transitori— de la DANA que va afectar diverses comarques del País Valencià.

Malgrat el context d'estancament que persisteix a la zona euro, l'economia espanyola va mostrar una dinàmica notable al llarg de 2024, avançant amb fermesa i superant expectatives. Segons les dades publicades per l'INE, el PIB va registrar una variació del 0,8% en el quart

*Les tensions comercials i geopolítiques provoquen que les llars i les empreses posposin les seves decisions de despesa i inversió.*

*Tot i l'impacte negatiu de la DANA, l'economia espanyola ha registrat un bon ritme d'expansió del PIB.*

trimestre respecte al trimestre anterior en termes de volum, una taxa semblant a la del tercer trimestre. La variació interanual del PIB ha estat del 3,2%, superant així el 2,7% assolit l'any anterior. Aquesta evolució positiva contrasta amb la moderació de l'activitat observada entre els principals socis comercials europeus.

El principal impulsor d'aquest dinamisme va ser el consum de les llars, que va augmentar un 2,8% interanual. Aquest creixement es va veure afavorit per la moderació de la inflació, l'increment salarial mitjà del 5%, l'arribada de població immigrant, la reducció dels tipus d'interès i la revalorització de les pensions. Tots aquests factors contribuïren al creixement del consum privat, alhora van facilitar una lleugera recuperació del nivell d'estalvi.

El sector exterior va donar senyals de feblesa els darrers mesos de 2024 fruit del moderat creixement que registren els principals països de la UE. El quart trimestre les exportacions van créixer un 0,1% trimestral i les importacions un 1,4%, cosa que es va traduir en una contribució negativa del sector exterior al creixement entre octubre i desembre.

Pel que fa a l'evolució del mercat de treball, l'ocupació en termes d'ocupats a temps complet ha crescut un 2,3% interanual, mentre que les hores treballades han variat un 2,8%. Finalment, la taxa d'atur s'ha situat en l'11,3% a finals de 2024, però les previsions sobre el PIB estimen que pugui baixar fins al 9,5% d'aquí a 2027.

L'activitat econòmica espanyola ha continuat creixent a un ritme elevat, entre el 0,6% i el 0,7%, durant el primer trimestre del 2025. Aquests registres contrasten amb la manca de dinamisme que s'observa en el PIB del conjunt de la zona euro, que només ha crescut un 0,2% el quart trimestre de 2024, la mateixa taxa que el Banc Central Europeu preveu per al primer trimestre d'aquest any.

*La taxa d'atur d'Espanya s'ha situat en l'11,3% el 2024. Les previsions per 2027 són del 9,5%.*

## Taula 2. Síntesi de les projeccions macroeconòmiques de l'economia espanyola

|                 | 2025     | 2026 | 2027 |
|-----------------|----------|------|------|
| <b>PIB</b>      | 2,7%     | 1,9% | 1,7% |
|                 | ↑ 0,2 pp | =    | =    |
| <b>Inflació</b> | 2,5%     | 1,7% | 2,4% |
|                 | ↑ 0,4 pp | =    | =    |

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Banc d'Espanya.

El gran dinamisme registrat per l'economia espanyola els primers mesos de l'any ha obligat els organismes oficials a revisar a l'alça les projeccions per a 2025. El Banc d'Espanya ha revisat a l'alça el creixement del PIB: 2,7% per al 2025, 1,9% per al 2026 i 1,7% per al 2027.

Respecte de la inflació prevista per a 2025, es revisa a l'alça en 4 dècimes (fins al 2,5%) en relació amb les previsions publicades al desembre. Aquesta revisió a l'alça respon, fonamentalment, a l'increment dels preus de l'energia observat a l'inici de l'any i a les incerteses provocades per les tensions geopolítiques actuals. Per la seva banda, el Banc d'Espanya preveu una moderació de la inflació fins a l'1,7% el 2025 i un repunt de fins al 2,4% l'any vinent. Segurament, les tensions en el comerç internacional i els problemes en l'aprovisionament de les cadenes de valor global situaran els nivells d'inflació per sobre d'aquestes previsions.

### 3. La dinàmica de l'economia catalana

Al llarg de l'any 2024, l'economia catalana ha continuat registrant un gran dinamisme i ha superat amb escreix les expectatives més optimistes malgrat l'entorn internacional, caracteritzat per la incertesa. Tot i les turbulències geopolítiques provocades per la guerra comercial de l'Administració Trump, alguns vents de cua expliquen perquè l'economia catalana continua anant a bon ritme. En particular, convé destacar la notable recuperació de la inversió productiva a Catalunya, afavorida pel canvi d'orientació de la política monetària europea.

*L'any 2024, l'economia catalana ha registrat un gran dinamisme superant les expectatives més optimistes.*

**Gràfic 2. Taxa de variació interanual del PIB català (%)**



**Nota:** PIB corregit d'estacionalitat en preus constants.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.

En efecte, les retallades aprovades pel Banc Central Europeu i la Reserva Federal han posat fi a una fase de ràpid augment dels tipus. El BCE ha realitzat sis retallades del preu oficial del diner des de juny de 2024 fins abril de 2025. En un escenari de gran incertesa arran de la guerra aranzelària que acabarà erosionant el creixement de l'economia europea, el mes d'abril el BCE ha retallat els tipus d'interès fins al 2,25%.

Encara que les rebaixes dels tipus arriben més tard del que esperaven els inversors, s'observa la senda de millora de la inversió productiva gràcies a les millors condicions de finançament i al baix endeutament de les empreses.

En aquest escenari contradictori, en què les tensions comercials aconsellen ser prudent i el canvi en l'orientació de la política monetària incentiva la inversió, l'economia catalana tanca el quart trimestre amb un increment interanual del 3,9% i una variació intertrimestral del 0,9%. És important destacar que les taxes trimestrals mostren una gran acceleració del creixement durant la segona meitat de 2024.

**Taula 3. L'evolució del PIB a Espanya i Catalunya (%)**

|      |    | Taxes de variació<br>interanuals |         | Taxes de variació<br>intertrimestrals |         |
|------|----|----------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|
|      |    | Catalunya                        | Espanya | Catalunya                             | Espanya |
| 2021 | T1 | -3,8                             | -3,6    | -0,3                                  | 0,4     |
|      | T2 | 19,6                             | 19,4    | 4,1                                   | 2,1     |
|      | T3 | 5,9                              | 5,1     | 1,5                                   | 2,3     |
|      | T4 | 7,9                              | 6,9     | 2,4                                   | 1,9     |
| 2022 | T1 | 9,2                              | 6,8     | 0,8                                   | 0,3     |
|      | T2 | 7,5                              | 7,2     | 2,6                                   | 2,5     |
|      | T3 | 6,6                              | 5,3     | 0,6                                   | 0,5     |
|      | T4 | 3,9                              | 3,8     | -0,1                                  | 0,5     |
| 2023 | T1 | 4,1                              | 4,0     | 1,0                                   | 0,5     |
|      | T2 | 1,9                              | 2,0     | 0,3                                   | 0,5     |
|      | T3 | 1,7                              | 2,1     | 0,5                                   | 0,5     |
|      | T4 | 2,8                              | 2,3     | 0,9                                   | 0,7     |
| 2024 | T1 | 2,5                              | 2,6     | 0,8                                   | 0,8     |
|      | T2 | 3,4                              | 3,2     | 1,2                                   | 0,9     |
|      | T3 | 3,9                              | 3,3     | 1,0                                   | 0,8     |
|      | T4 | 3,9                              | 3,3     | 0,9                                   | 0,8     |

**Nota:** PIB corregit d'estacionalitat en preus constants.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat i l'INE.

Durant 2024, segons l'Idescat l'economia catalana va registrar una taxa interanual de 3,6%, quatre dècimes més que l'economia espanyola (3,2%). Al final del quart trimestre, el PIB de Catalunya supera els 316.728

milions d'euros. Aquests registres milloren les previsions més optimistes i se situen molt per sobre dels de les economies veïnes. El creixement de la Unió Europea és de l'1,0%.

Pel que fa a la demanda, la demanda interna creix un 3,8% l'any 2024, un punt i vuit dècimes més que l'any anterior (2,0%), com a conseqüència de l'impuls del consum de les llars (3,5%), el consum de les administracions públiques (5,3%) i la formació bruta de capital (3,2%). És important ressaltar la recuperació, durant tot l'exercici, de la inversió en béns d'equipament, que registra un creixement d'un 4,8%, mentre que la inversió en construcció creix un 2,5%. Des de la pandèmia, la inversió no havia estat tant determinant a l'hora de contribuir al creixement del PIB i també a millorar la productivitat de l'economia catalana.

*Des de la pandèmia, la inversió no havia estat tant determinant en el creixement del PIB.*

**Taula 4. Demanda del PIB català. Quart trimestre de 2024**

|                                          | 2023       |            |            |            | 2024       |            |            |            |
|------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                          | T1         | T2         | T3         | T4         | T1         | T2         | T3         | T4         |
| <b>PIB</b>                               | <b>3,9</b> | <b>2,0</b> | <b>1,7</b> | <b>3,0</b> | <b>3,1</b> | <b>3,5</b> | <b>3,9</b> | <b>3,9</b> |
| <b>Demanda interna</b>                   | 1,8        | 2,6        | 1,1        | 2,4        | 2,5        | 2,9        | 4,7        | 5,0        |
| <b>Consum de les llars</b>               | 1,7        | 2,1        | 0,6        | 1,8        | 2,7        | 2,5        | 4,6        | 4,2        |
| <b>Consum de les adm. públiques</b>      | 3,5        | 6,3        | 5,8        | 7,1        | 5,3        | 4,3        | 6,1        | 5,3        |
| <b>Formació bruta de capital</b>         | 0,6        | 0,4        | -2,3       | -0,6       | -0,5       | 2,9        | 3,6        | 6,9        |
| FBCF (béns d'equipament i altres actius) | 1,3        | 1,1        | -4,4       | -2,0       | -2,0       | 4,1        | 5,7        | 11,6       |
| FBCF (construcció)                       | 3,6        | 2,5        | 2,4        | 3,9        | 2,0        | 2,0        | 1,9        | 4,0        |
| <b>Saldo amb l'exterior</b>              | 2,3        | -0,3       | 0,7        | 1,0        | 1,0        | 1,0        | -0,1       | -0,3       |
| Exportacions totals a l'estranger        | 10,5       | 2,7        | 0,6        | 3,3        | -0,6       | 2,2        | 3,2        | 2,4        |
| Exportacions de béns i serveis           | 8,0        | 2,7        | -0,8       | -1,5       | -2,3       | 0,5        | 2,0        | 1,3        |
| Importacions totals de l'estranger       | 3,8        | 2,2        | -0,4       | 4,9        | -0,9       | 1,4        | 4,9        | 5,3        |
| Importacions de béns i serveis           | 3,5        | 1,7        | 0,2        | 4,1        | -1,6       | 1,1        | 4,3        | 5,0        |

**Notes:** Variació en volum. Dades corregides d'estacionalitat.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat. Revisió estadística de 2024.

En relació amb el sector exterior, les exportacions totals s'incrementen un 1,8%, un percentatge bastant inferior al de l'any anterior, que va ser

del 4,2%. Aquests resultats s'expliquen, principalment, per l'evolució del turisme estranger, que ha crescut un 11,0%, mentre que les exportacions de béns i serveis només han augmentat un 0,4%, bastant per sota del 2,0% del 2023. L'increment de les exportacions s'explica, sobretot, per l'augment de les vendes exteriors de productes químics, tèxtils i d'alimentació. Pel que fa a les importacions totals, han incrementat un 2,7% respecte de l'any anterior, arran del creixement del consum dels residents a l'estranger (11,8%) i de les importacions de béns i serveis (2,2%).

**Taula 5. Oferta del PIB català. Quart trimestre de 2024**

|                                      | 2023       |            |            |            | 2024       |            |            |            |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                      | T1         | T2         | T3         | T4         | T1         | T2         | T3         | T4         |
| <b>PIB. Variació interanual</b>      | <b>3,9</b> | <b>2,0</b> | <b>1,7</b> | <b>3,0</b> | <b>3,1</b> | <b>3,5</b> | <b>3,9</b> | <b>3,9</b> |
| Valor afegit brut                    | 4,5        | 2,6        | 2,1        | 2,9        | 3,6        | 3,9        | 4,5        | 4,0        |
| Agricultura                          | -20,3      | -12,9      | -6,6       | -0,9       | 2,8        | 4,6        | 4,8        | 4,6        |
| Indústria                            | 6,6        | 5,1        | 5,6        | 3,0        | 4,6        | 4,8        | 3,2        | 3,0        |
| Construcció                          | 4,6        | 2,9        | 1,6        | 0,4        | 0,9        | 1,0        | 1,4        | 3,5        |
| Serveis                              | 4,3        | 2,1        | 1,3        | 3,0        | 3,5        | 3,9        | 5,0        | 4,2        |
| <b>PIB. Variació intertrimestral</b> | <b>0,8</b> | <b>0,8</b> | <b>0,6</b> | <b>0,9</b> | <b>0,8</b> | <b>1,2</b> | <b>0,9</b> | <b>0,9</b> |

**Notes:** Variació en volum. Dades corregides d'estacionalitat.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat. Revisió estadística de 2024.

Des de l'òptica de l'oferta, totes les branques d'activitat presenten un creixement positiu, encara que el sector serveis continua sent el més dinàmic, amb una taxa interanual del 4,1% (un punt i quatre dècimes superior a la de 2023). Les activitats que registren els creixements més elevats són les branques del comerç, transport i hostaleria (3,5%), en especial les relacionades amb el turisme com l'hostaleria i el transport aeri. Les activitats immobiliàries professionals creixen un 4,8%, sobretot pel dinamisme de les activitats relacionades amb les agències de viatges, els serveis jurídics i altres activitats professionals. La branca d'Administració pública, educació, sanitat i serveis socials presenta una taxa del 3,5%.

Entre el sector secundari, les manufactures industrials creixen un 3,9% l'any 2024, un punt i una dècima per sota de 2023, gràcies a la millora en la indústria química, farmacèutica i alimentària. Pel que fa a la construcció, registra un creixement de l'1,7%, per sota del de l'any anterior (2,4%). Finalment, cal destacar la forta recuperació del sector primari, atès que les activitats agrícoles i ramaderes registren un

*La indústria i els serveis lideren el creixement de l'economia catalana.*

creixement del valor afegit del 4,2%, molt més favorable que la caiguda del 10,7% registrada durant 2023 i les taxes negatives registrades des de finals de 2021.

## 4. L'economia del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre

L'economia territorial del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre ha tancat l'any 2024 a un bon ritme, gràcies a l'empenta de les activitats turístiques i la indústria química. La recuperació de la inversió arran de les baixades dels tipus d'interès, la cooperació publicoprivada dels programes Next Generation i la recuperació de l'agricultura són els principals factors que expliquen el dinamisme de l'economia provincial.

Sens dubte, la recuperació del sector primari ha afavorit les comarques de base agrària, tant de l'interior com del litoral, i ha servit per sortir de la involució negativa que s'arrossegava des de finals del 2021. Els registres de l'activitat econòmica de la província de Tarragona tornen a posar de manifest el recanvi que s'està experimentant entre els sectors responsables del creixement local, gràcies a l'esmentada recuperació de l'agricultura, el dinamisme de les manufactures industrials i la vitalitat del consum privat i de totes les activitats relacionades amb el turisme. Malgrat els registres favorables assolits en termes d'ocupació hotelera i de restauració, la destinació turística de la Costa Daurada i el Delta de l'Ebre continua batent records, sense que s'insinuïn els límits d'aquesta expansió.

No obstant això, la fermesa en el ritme de creixement pressionarà a l'alça els preus, sobretot els relacionats amb els productes alimentaris i l'energia, la qual cosa tindrà efectes negatius sobre la inversió i el cost de la vida dels ciutadans. D'una banda, la resistència a la contenció inflacionista limitarà la reducció dels tipus d'interès posada en marxa pel Banc Central Europeu i la Reserva Federal, cosa que posarà en risc la millora actual de la inversió productiva. I de l'altra, la pujada dels preus en els productes de consum afecta la capacitat de compra limitada de moltes famílies que, en poc de temps, han vist com els seus salaris reals s'han erosionat progressivament. Aquesta tisorà entre els preus del cost de la vida i la moderació salarial pot ocasionar, en un futur proper, greus tensions socials.

Tornant a les variables macroeconòmiques, els principals factors que impulsaran el creixement econòmic al llarg de 2025 seran el consum

*L'economia de la província ha tancat l'any 2024 a un bon ritme, gràcies al turisme i la indústria.*

privat, la despesa turística dels estrangers i la inversió productiva, gràcies a la vitalitat del mercat laboral, la caiguda dels tipus d'interès i la materialització del projectes dels fons Next Generation EU.

En aquest procés de recanvi i millora, sense preses i sense fer gaire soroll, l'estructura econòmica de la província de Tarragona està mudant la pell. El pes tradicional de l'agricultura i la construcció està cedint protagonisme a favor de sectors industrials generadors de més valor afegit i de serveis professionals i tècnics que requereixen una mà d'obra més formada i especialitzada. Si hi afegim, a més, el gran actiu turístic del territori i la qualitat de vida, no podem deixar de ser optimistes respecte a les perspectives futures de les deu comarques tarragonines.

*L'estructura econòmica de la província de Tarragona està mudant la pell.*

Abans de fer un balanç del comportament del mercat de treball a les comarques tarragonines, volem posar en relleu el canvi progressiu en els motors de creixement de les economies locals. Per poder abordar els canvis estructurals, farem una síntesi del pes que tenen els grans sectors econòmics de la província de Tarragona en el conjunt de l'economia catalana. Les dades de la Comptabilitat Regional de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) faciliten una comparativa entre 2000 i 2022, que ens permetrà veure les línies mestres d'aquesta muda en l'estructura productiva de la demarcació provincial.

Les dades de la taula 6 ens il·lustren sobre el pes de la producció provincial en el conjunt del territori català. En termes generals, s'aprecia una senda de creixement favorable —probablement per l'impuls del sector immobiliari— del PIB de la província de Tarragona, que se situa per sobre del 10%, respecte del de la resta de l'economia catalana. Entre 2008 i 2022, la producció provincial es va situar sempre en aquest llindar, si bé quan comparem com han evolucionat els principals sectors d'activitat s'aprecien dinàmiques interessants.

**Taula 6. Pes sectorial de Tarragona sobre Catalunya (%)**

|                                      | 2000   | 2008   | 2017   | 2022 (P) |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|----------|
| <b>PIB Tarragona/PIB Catalunya</b>   | 9,90%  | 10,47% | 10,80% | 10,43%   |
| <b>Pes sectorial sobre Catalunya</b> |        |        |        |          |
| Agricultura, ramaderia i pesca       | 18,50% | 16,70% | 13,43% | 12,94%   |
| Indústria manufacturera              | 7,94%  | 9,43%  | 13,37% | 12,91%   |
| Construcció                          | 12,69% | 13,92% | 11,84% | 10,68%   |
| Serveis privats                      | 8,98%  | 9,76%  | 9,70%  | 9,32%    |

**Nota:** PIB a preus corrents.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'EPA i l'INE.

Encara que ens pugui sorprendre, durant la primera dècada de l'actual segle XXI l'agricultura provincial tenia un gran pes. No podem ignorar que moltes de les comarques interiors de la demarcació provincial tenien una base netament agrària, encara que diverses, sobretot l'Alt Camp i la Conca de Barberà, han experimentat un procés de diversificació a favor de determinades activitats industrials durant les darreres dècades. Com a conseqüència d'aquesta transformació, el pes del sector primari local ha baixat progressivament fins a representar en l'actualitat al voltant del 13% de l'agricultura del país.

A partir de la crisi immobiliària de 2008, les activitats vinculades a la construcció en el territori van perdent pes en el total del conjunt català. Aquell any, la construcció de la demarcació representava gairebé el 14% del total català, però aquest percentatge ha anat disminuint a poc a poc fins situar-se entorn del 10%.

Pel que fa als sectors emergents, és a dir, aquelles activitats de la demarcació que presenten un ritme de creixement superior als que registren a la resta del país, trobem les activitats manufactureres i el serveis privats.

Respecte de les activitats industrials, val a dir que cal atribuir la progressiva millora del sector industrial local a una diversificació productiva gradual a favor de noves activitats industrials i sense detriment de la resta de branques, com ara la indústria química, la indústria agroalimentària i els materials de la construcció.

Pel que fa als serveis, en aquest epígraf s'inclouen tot un ventall d'activitats, com ara el comerç a l'engròs i a la menuda; les activitats vinculades amb la restauració, l'hostaleria i el transport; les activitats financeres, els serveis professionals i les activitats immobiliàries; les indústries relacionades amb la informació i les comunicacions, i les activitats científiques i tècniques. En queden exclosos la resta de serveis de caràcter públic, com ara l'Administració pública, l'educació, les activitats sanitàries i de serveis socials, i les activitats artístiques. En observar aquest gran calaix de serveis privats, es pot veure com, de mica en mica, la producció de serveis i d'intangibles de la província de Tarragona va guanyant terreny a la de la resta del país.

En altres paraules, la nostra estructura productiva registra un procés de diversificació a favor de determinades activitats manufactureres i dels serveis a un ritme superior al registrat al conjunt de l'economia catalana. Tenint presents les implicacions que comporta aquest recanvi productiu,

a continuació abordarem la conjuntura del mercat laboral de les deu comarques que formen part del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre.

El bon dinamisme de la producció a les comarques tarragonines s'ha traduït en un bon comportament del mercat laboral local. Malgrat el diferencial en termes d'atur que tenen les comarques del sud en relació amb el conjunt del país, els registres del nombre de persones actives i ocupades presenten xifres rècord que no s'havien assolit mai. A la demarcació provincial, igual que a Catalunya i Espanya, hi ha més actius laborals i persones treballant que en cap període anterior.

Segons dades de l'Enquesta de la Població Activa (EPA) de l'INE, les principals variables del mercat laboral del sud de Catalunya han superat xifres a les quals no s'havia arribat mai. El quart trimestre de 2024 ha tancat amb 435.000 persones actives, de les quals 380.000 són treballadors ocupats i la resta, aturats a la cerca de noves oportunitats laborals. Encara que aquestes xifres es troben una mica per sota de les registrades el tercer trimestre (per l'elevada contractació de la temporada turística estival), en fer una comparativa entre les xifres registrades el darrer dia de 2023 i el darrer dia de 2024, el salt de les variables és considerable.

A finals de 2023, la província tenia 414.000 actius laborals i un any més tard, en tenia 435.000. En 12 mesos, el nombre d'actius laborals va créixer en 20.000 persones. L'ocupació va registrar xifres semblants. El 2023 va tancar amb 354.000 persones ocupades i el 2024 amb 380.000. Durant l'any 2024, es van crear més de 24.000 llocs de treball.

Malgrat el dinamisme del mercat de treball, segons dades de l'EPA, el gran punt negre del mercat laboral local continua sent la taxa d'atur, sobretot quan es compara amb la registrada al conjunt del país. Al llarg de 2024, la reducció de l'atur provincial ha estat significativa, ja que ha passat del 14,4% al 12,7%, gairebé 2 punts menys en 12 mesos. Tanmateix, el nostre diferencial respecte de la taxa registrada per l'economia catalana continua sent significatiu. La forta resistència a tancar la bretxa que ens separa de la taxa d'atur catalana respon a la gran entrada de nous actius al mercat laboral (sobretot immigrants), la gran estacionalitat de l'ocupació i la baixa especialització en activitats que tenen una major capacitat per diversificar-se i atraure noves activitats col·laterals.

*El dinamisme de la producció al territori s'ha traduït en un bon comportament del mercat laboral local.*

*Durant l'any 2024, al mercat laboral provincial es van incorporar més de 20.000 persones i es van crear més de 24.000 llocs de treball.*

**Taula 7. Actius, ocupats i aturats a Espanya, Catalunya i Tarragona (en milers)**

| Actius                     |    | Espanya | Catalunya | Tarragona |
|----------------------------|----|---------|-----------|-----------|
| 2022                       | T4 | 23.487  | 3.906     | 394       |
|                            | T1 | 23.580  | 3.928     | 401       |
| 2023                       | T2 | 23.819  | 3.990     | 412       |
|                            | T3 | 24.121  | 4.061     | 426       |
|                            | T4 | 24.077  | 4.082     | 414       |
|                            | T1 | 24.277  | 4.179     | 424       |
| 2024                       | T2 | 24.440  | 4.202     | 432       |
|                            | T3 | 24.577  | 4.235     | 440       |
|                            | T4 | 24.453  | 4.185     | 435       |
| Variació anual (2022-2023) |    | 2,51%   | 4,51%     | 5,08%     |
| Variació anual (2023-2024) |    | 1,56%   | 2,52%     | 5,07%     |
| Ocupats                    |    |         |           |           |
| 2022                       | T4 | 20.463  | 3.519     | 356       |
|                            | T1 | 20.452  | 3.521     | 353       |
| 2023                       | T2 | 21.056  | 3.654     | 380       |
|                            | T3 | 21.265  | 3.716     | 385       |
|                            | T4 | 21.246  | 3.716     | 354       |
|                            | T1 | 21.250  | 3.783     | 368       |
| 2024                       | T2 | 21.684  | 3.807     | 374       |
|                            | T3 | 21.823  | 3.861     | 390       |
|                            | T4 | 21.858  | 3.856     | 380       |
| Variació anual (2022-2023) |    | 3,83%   | 5,60%     | -0,56%    |
| Variació anual (2023-2024) |    | 2,88%   | 3,77%     | 7,34%     |
| Taxa atur                  |    |         |           |           |
| 2022                       | T4 | 12,9%   | 9,9%      | 9,8%      |
|                            | T1 | 13,3%   | 10,4%     | 11,9%     |
| 2023                       | T2 | 11,6%   | 8,4%      | 8,0%      |
|                            | T3 | 11,8%   | 8,5%      | 9,6%      |
|                            | T4 | 11,8%   | 9,0%      | 14,4%     |
|                            | T1 | 12,3%   | 9,5%      | 13,4%     |
| 2024                       | T2 | 11,2%   | 9,4%      | 13,4%     |
|                            | T3 | 11,2%   | 8,8%      | 11,3%     |
|                            | T4 | 10,60%  | 7,90%     | 12,70%    |

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'EPA i l'INE.

Si a finals de 2023 la província presentava una taxa d'atur 5,4 punts per sobre de la catalana, en el tancament de 2024 aquesta taxa s'ha situat 4,8 punts per sota. Aquest diferencial s'explica en gran mesura per la gran

estacionalitat estival del mercat de treball de les comarques del sud i mostra les limitacions de l'estructura productiva local, poc diversificada i innovadora, per generar llocs de treball més estables i ben retribuïts.

Si observem les dades des d'una perspectiva més dinàmica, podem apreciar que, entre el quart trimestre de 2023 i el mateix trimestre de 2024, el nombre d'actius ha crescut un 5,07% al mercat laboral territorial, un 2,52% a Catalunya i un 1,56% a l'Estat espanyol. Aquestes dades reflecteixen el dinamisme en l'entrada d'actius nous a les comarques tarragonines.

Aquesta trajectòria diferencial respecte a Catalunya i Espanya es repeteix en la creació de llocs de treball. Al llarg de 2024, el nombre d'ocupats ha augmentat un 7,34% a la demarcació tarragonina, un 3,77% a Catalunya i un 2,88% a l'Estat espanyol. La forta empenta en la generació de noves oportunitats laborals al sud del país ens fa ser optimistes sobre les perspectives futures de l'economia, però també ens obliga a ser una mica més prudents i recordar que, més que no pas créixer per créixer, el repte és transitar cap a una estructura productiva amb llocs de qualitat.

En deixar de banda les dades de l'EPA i analitzar les dades dels registres de la Seguretat Social a Tarragona, l'escenari encara és molt més favorable i optimista. Les diferències en la interpretació de les dues fonts no ens han de sorprendre perquè responen a les seves diferències conceptuals i metodològiques. Les dades de l'EPA sorgeixen d'una enquesta trimestral que es fa a més de 120.000 famílies espanyoles sobre la situació laboral dels seus membres (actius, ocupats, aturats o inactius), independentment de si estan registrats a la Seguretat Social. Per la seva banda, les dades d'ocupats i aturats de la Seguretat Social es basen en registres administratius i només inclouen els ocupats i els aturats registrats, de manera que deixen de banda la resta de treballadors.

L'EPA és ideal per a anàlisis globals i comparacions internacionals per la seva àmplia cobertura i el rigor metodològic, mentre que els registres de la Seguretat Social són més útils per a un seguiment detallat, actualitzat i puntual de l'activitat. D'aquí venen les diferències interpretatives en analitzar la realitat del mercat laboral de la província de Tarragona i de les seves comarques.

Segons els registres de la Seguretat Social, el mes de febrer de 2025, les cinc comarques del Camp de Tarragona tenien 221.100 assalariats i les quatre comarques de les Terres de l'Ebre, 69.750 persones assalariades. Es tracta de les xifres més altes registrades en un mes de febrer.

*El mes de febrer de 2025, el Camp de Tarragona tenia 221.100 assalariats i les Terres de l'Ebre, 69.750.*

**Taula 8. Evolució recent dels assalariats**

| Any                                | Mes | Camp de Tarragona | Terres de l'Ebre | Demarcació de Tarragona | Catalunya |
|------------------------------------|-----|-------------------|------------------|-------------------------|-----------|
| 2023                               | M01 | 210.035           | 67.140           | 277.175                 | 3.413.380 |
|                                    | M02 | 212.675           | 67.800           | 280.475                 | 3.440.630 |
|                                    | M03 | 220.170           | 68.460           | 288.630                 | 3.467.820 |
|                                    | M04 | 226.645           | 69.740           | 296.385                 | 3.516.515 |
|                                    | M05 | 228.195           | 70.155           | 298.350                 | 3.531.990 |
|                                    | M06 | 231.190           | 70.040           | 301.230                 | 3.546.465 |
|                                    | M07 | 234.185           | 70.330           | 304.515                 | 3.540.230 |
|                                    | M08 | 229.760           | 68.575           | 298.335                 | 3.492.275 |
|                                    | M09 | 229.320           | 69.185           | 298.505                 | 3.545.390 |
|                                    | M10 | 222.855           | 69.605           | 292.460                 | 3.525.105 |
|                                    | M11 | 219.180           | 70.085           | 289.265                 | 3.536.485 |
|                                    | M12 | 217.485           | 69.700           | 287.185                 | 3.517.305 |
| 2024                               | M01 | 214.895           | 68.480           | 283.375                 | 3.496.005 |
|                                    | M02 | 217.895           | 69.025           | 286.920                 | 3.526.870 |
|                                    | M03 | 228.405           | 70.250           | 298.655                 | 3.575.905 |
|                                    | M04 | 230.470           | 70.755           | 301.225                 | 3.588.890 |
|                                    | M05 | 233.375           | 71.545           | 304.920                 | 3.620.080 |
|                                    | M06 | 238.050           | 71.950           | 310.000                 | 3.658.085 |
|                                    | M07 | 238.670           | 71.710           | 310.380                 | 3.629.255 |
|                                    | M08 | 237.625           | 70.845           | 308.470                 | 3.606.560 |
|                                    | M09 | 232.900           | 69.855           | 302.755                 | 3.607.035 |
|                                    | M10 | 227.690           | 70.275           | 297.965                 | 3.596.125 |
|                                    | M11 | 225.145           | 71.245           | 296.390                 | 3.624.125 |
|                                    | M12 | 221.640           | 70.245           | 291.885                 | 3.589.135 |
| 2025                               | M01 | 218.650           | 69.260           | 287.910                 | 3.567.170 |
|                                    | M02 | 221.100           | 69.750           | 290.850                 | 3.591.230 |
| Variació anual 2023                |     | 3,55%             | 3,81%            | 3,61%                   | 3,04%     |
| Variació anual 2024                |     | 3,14%             | 2,58%            | 3,00%                   | 2,66%     |
| Variació febrer 2024 - febrer 2025 |     | 1,47%             | 1,05%            | 1,37%                   | 1,82%     |

**Nota:** Afiliacions a la Seguretat Social segons la residència padronal de l'afiliat.

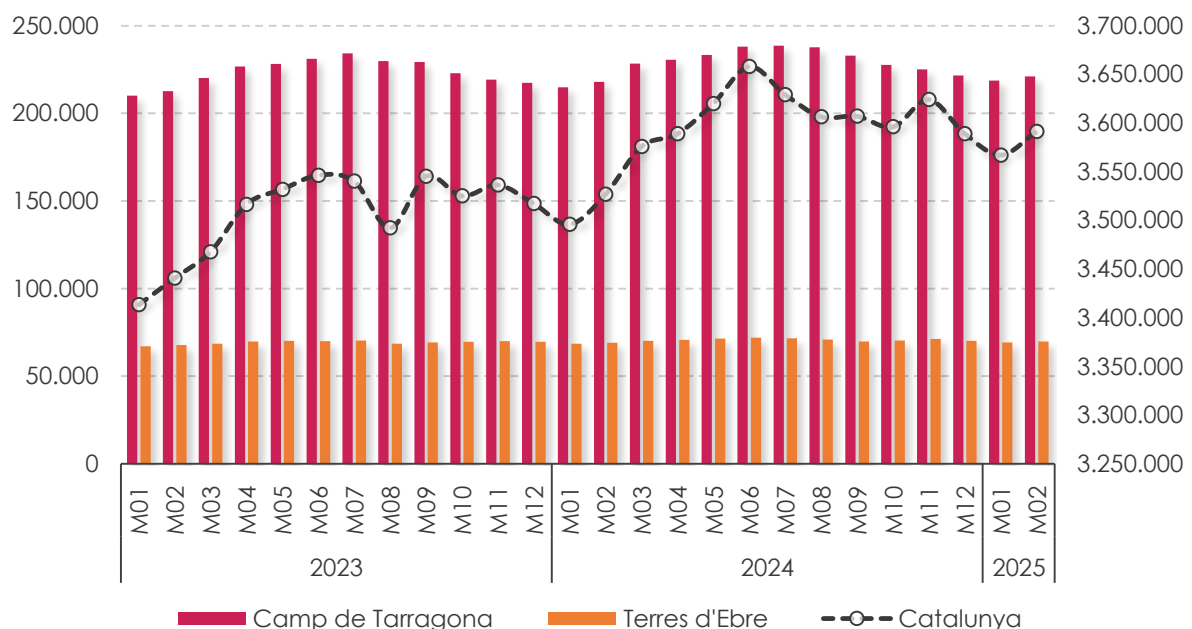
**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.

Segons les dades facilitades pel Ministeri de Treball, a finals de febrer de 2025, el mercat de treball de la demarcació tenia 290.850 persones ocupades, més que 12 mesos abans, però força menys que durant els mesos de l'estiu. De fet, la contractació de treballadors amb contractes temporals o indefinits temporals va batre xifres rècord durant els dies àlgids de la temporada turística. El mes de juliol de 2024, el Camp de

Tarragona va registrar 238.000 assalariats i les Terres de l'Ebre, 71.000. A partir d'aquí, l'ocupació dibuixa una línia descendent fins als primers mesos de l'any següent, en què es registren els volums de contractació més baixos.

La senda cíclica de la contractació laboral és sempre la mateixa: els tres primer mesos de l'any s'assoleixen els mínims; a partir de l'abril, la contractació reviscola i assoleix el màxim a partir de juny i juliol, i a finals d'agost es registren les baixades en la contractació de totes les activitats vinculades al turisme i el comerç. Escapar parcialment d'aquest cicle és un dels reptes que cal afrontar.

### Gràfic 3. Total d'assalariats



**Nota:** A l'eix esquerre, les dades del Camp de Tarragona i de Terres de l'Ebre. A l'eix dret, les dades de Catalunya.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Observatori del Treball i Model Productiu.

Pel que fa a l'evolució dels aturats al Camp de Tarragona i a l'Ebre, la dinàmica registrada també és molt positiva, malgrat les dificultats per convergir amb els nivells assolits a la resta del país.

En comparar la situació de l'atur al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre la tendència a la baixa del nombre de persones aturades és inqüestionable. En termes absoluts, les comarques del Camp registraven a finals dels mesos de gener, 30.344 aturats el 2022, 26.883 el 2023, 25.839 el 2024 i 24.904 el 2025. El febrer de 2025, aquestes comarques tenien 24.757 aturats, més de 5.000 menys que quatre anys abans.

En relació amb l'evolució del nombre d'aturats a les quatre comarques de l'Ebre, la trajectòria registrada també és força favorable, encara que amb una dimensió inferior en termes absoluts. A finals del mes de gener de 2022 hi havia 9.484 aturats. Aquesta xifra va ser de 8.514 el 2023 i de 8.395 el 2024, i ha estat de 8.357 aquest 2025. El nombre d'aturats va registrar el millor ritme descendent els dos anys posteriors a la pandèmia, mentre que, a partir de finals de 2023, s'aprecia una certa resistència en la caiguda de les persones aturades a les quatre comarques ebrenques. Entre els mesos de gener de 2022 i 2025, al Camp de Tarragona el nombre d'aturats s'ha reduït un 17,9% i a les Terres l'Ebre un 11,8%.

*Entre gener de 2022 i 2025, al Camp de Tarragona el nombre d'aturats s'ha reduït un 17,9% i a les Terres l'Ebre un 11,8%.*

En resum, el balanç en les dues agrupacions comarcals és força favorable. En un escenari de gran incorporació d'actius nous, el nombre de persones aturades baixa considerablement. L'atur es redueix en els quatre exercicis considerats, sobretot durant el bienni 2022-2023.

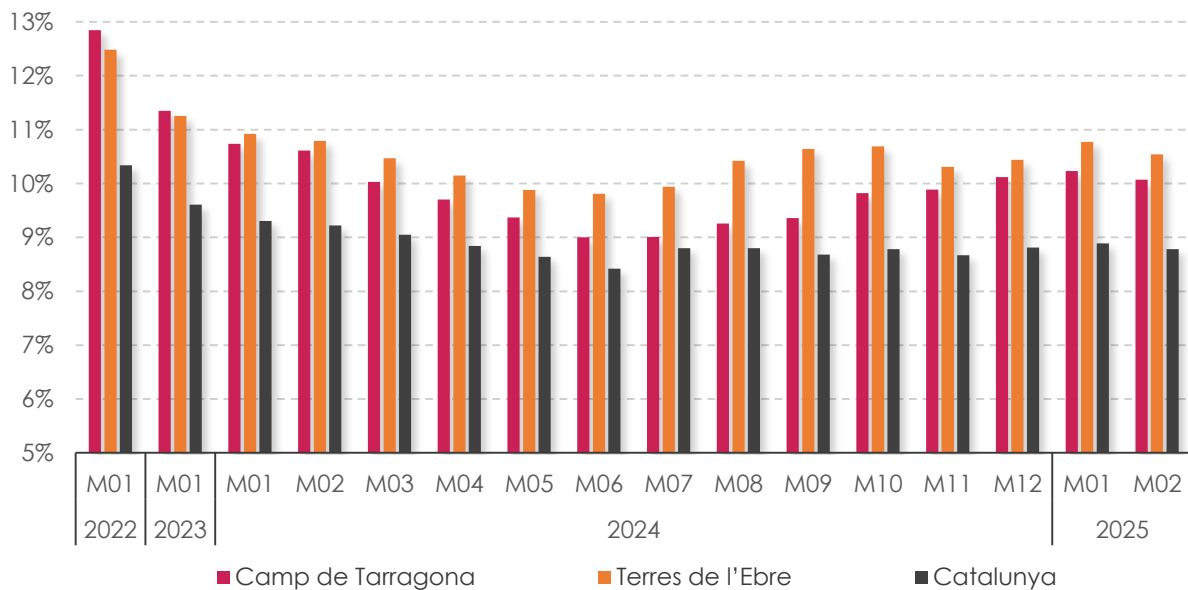
**Taula 9. Taxa d'atur registrat i variacions interanuals**

|             |            | Camp de Tarragona |         |                   | Terres de l'Ebre |         |                   | Catalunya   |         |                   |
|-------------|------------|-------------------|---------|-------------------|------------------|---------|-------------------|-------------|---------|-------------------|
|             |            | Taxa d'atur       | Aturats | Taxes interanuals | Taxa d'atur      | Aturats | Taxes interanuals | Taxa d'atur | Aturats | Taxes interanuals |
| <b>2022</b> | <b>M01</b> | 12,85%            | 30.344  | -24,40%           | 12,48%           | 9.484   | -22,87%           | 10,34%      | 371.802 | -2,68%            |
| <b>2023</b> | <b>M01</b> | 11,35%            | 26.883  | -11,41%           | 11,26%           | 8.514   | -10,23%           | 9,61%       | 351.644 | -5,42%            |
| <b>2024</b> | <b>M01</b> | 10,73%            | 25.839  | -3,88%            | 10,92%           | 8.395   | -1,40%            | 9,30%       | 347.071 | -1,30%            |
|             | <b>M02</b> | 10,61%            | 25.852  | -1,40%            | 10,79%           | 8.342   | -0,87             | 9,22%       | 346.373 | -1,40%            |
|             | <b>M03</b> | 10,03%            | 25.472  | -2,47%            | 10,47%           | 8.212   | -0,81%            | 9,05%       | 344.389 | -1,12%            |
|             | <b>M04</b> | 9,70%             | 24.753  | -0,48%            | 10,15%           | 7.995   | 0,05%             | 8,84%       | 337.030 | -0,52%            |
|             | <b>M05</b> | 9,37%             | 24.122  | -1,62%            | 9,88%            | 7.842   | 0,09%             | 8,64%       | 330.782 | -1,58%            |
|             | <b>M06</b> | 9,00%             | 23.558  | -0,38%            | 9,81%            | 7.822   | -0,28%            | 8,42%       | 324.966 | -0,35%            |
|             | <b>M07</b> | 9,01%             | 23.633  | -0,25%            | 9,94%            | 7.919   | -0,08%            | 8,80%       | 327.283 | -0,28%            |
|             | <b>M08</b> | 9,26%             | 24.229  | -0,34%            | 10,42%           | 8.239   | -0,16%            | 8,80%       | 335.990 | -0,32%            |
|             | <b>M09</b> | 9,36%             | 24.040  | -0,25%            | 10,64%           | 8.317   | 2,00%             | 8,68%       | 331.930 | -0,22%            |
|             | <b>M10</b> | 9,82%             | 24.784  | -0,26%            | 10,69%           | 8.413   | 0,11%             | 8,78%       | 334.839 | -0,27%            |
|             | <b>M11</b> | 9,89%             | 24.705  | -0,46%            | 10,31%           | 8.183   | -0,21%            | 8,67%       | 332.532 | -0,37%            |
|             | <b>M12</b> | 10,12%            | 24.952  | -0,41%            | 10,44%           | 8.189   | -0,18%            | 8,81%       | 335.195 | -0,35%            |
| <b>2025</b> | <b>M01</b> | 10,23%            | 24.904  | -0,51%            | 10,77%           | 8.357   | -0,15%            | 8,89%       | 336.639 | 0,43%             |
|             | <b>M02</b> | 10,07%            | 24.757  | -0,54%            | 10,54%           | 8.217   | -0,24             | 8,78%       | 334.321 | -0,69%            |

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Observatori del Treball i Model Productiu.

Si bé les taxes d'atur a les comarques del sud de Catalunya continuen superant la mitjana catalana, el descens que van registrar en els anys posteriors a la pandèmia va ser significatiu. Això reflecteix la forta dependència de l'economia de Tarragona d'activitats cícliques com el turisme que han experimentat una ràpida recuperació durant els anys posteriors a la gran crisi registrada pel sector durant la pandèmia.

#### Gràfic 4. Taxa d'atur registrat i variacions intermensuals (%)



**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Observatori del Treball i Model Productiu.

Per tancar l'anàlisi conjuntural de l'evolució de l'activitat econòmica a les comarques del sud de Catalunya, abordarem l'evolució del nombre d'aturats a les deu comarques durant els mesos de desembre de 2023 i 2024 i el mes de febrer de 2025, el darrer mes amb dades disponibles. La informació que ens ofereix l'Observatori del Treball i Model Productiu de la Generalitat de Catalunya permet veure amb detall les diferències entre les deu comarques.

Crida l'atenció la baixa taxa d'atur de les comarques de l'interior, on l'estructura productiva està molt especialitzada en les activitats pròpies de l'agricultura i la ramaderia. En el període comprès entre el desembre de 2024 i el febrer de 2025, les comarques de la Conca de Barberà, el Priorat i la Terra Alta, totes amb una tradició agrícola remarcable, presenten unes taxes d'atur per sota del 8%, força inferiors a les vigents a la resta de comarques. Aquestes són comarques on l'agricultura de secà, especialment la vinya, hi té un pes important, no tant pel valor

econòmic que aporta al sector primari, sinó per la profunda relació de la població local amb les tasques agrícoles i el camp.

**Taula 10. Taxa d'atur registrat comarcal**

|                         | Taxa atur registral |              |              | Atur registrat |                |                | Variació interanual |               |               |
|-------------------------|---------------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|---------------|---------------|
|                         | 2023                | 2024         | 2025*        | 2023           | 2024           | 2025*          | 2023                | 2024          | 2025*         |
| <b>Alt Camp</b>         | 10,50%              | 10,31%       | 10,07%       | 2.236          | 2.209          | 2.174          | -4,24%              | -1,21%        | -4,65%        |
| <b>Baix Camp</b>        | 11,06%              | 10,46%       | 10,36%       | 9.934          | 9.534          | 9.425          | -2,45%              | -4,03%        | -5,92%        |
| <b>Baix Ebre</b>        | 10,49%              | 10,34%       | 10,67%       | 3.654          | 3.620          | 3.716          | -1,69%              | -0,93%        | 0,30%         |
| <b>Baix Penedès</b>     | 13,68%              | 13,01%       | 12,81%       | 7.074          | 6.856          | 6.808          | -0,13%              | -3,08%        | -3,06%        |
| <b>Conca de Barberà</b> | 7,72%               | 7,82%        | 7,77%        | 732            | 749            | 746            | 0,00%               | 2,32%         | 1,22%         |
| <b>Montsià</b>          | 11,23%              | 10,95%       | 10,82%       | 3.319          | 3.261          | 3.203          | -1,31%              | -1,75%        | -2,94%        |
| <b>Priorat</b>          | 7,52%               | 7,26%        | 7,47%        | 312            | 299            | 307            | -4,88%              | -4,17%        | -0,65%        |
| <b>Ribera d'Ebre</b>    | 10,75%              | 10,61%       | 10,68%       | 954            | 945            | 944            | 4,49%               | -0,94%        | -3,38%        |
| <b>Tarragonès</b>       | 10,47%              | 10,10%       | 10,12%       | 12.388         | 12.161         | 12.105         | -2,40%              | -1,83%        | -3,22%        |
| <b>Terra Alta</b>       | 7,56%               | 7,72%        | 7,57%        | 358            | 363            | 354            | -1,92%              | 1,40%         | -1,67%        |
| <b>Catalunya</b>        | <b>9,16%</b>        | <b>8,81%</b> | <b>8,78%</b> | <b>343.381</b> | <b>335.195</b> | <b>334.321</b> | <b>-0,85%</b>       | <b>-2,38%</b> | <b>-3,48%</b> |

**Nota:** Dades de febrer de 2025.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de l'Observatori del Treball i Model Productiu.

A les comarques litorals, les taxes d'atur oscil·len entre el 10% i l'11% al llarg de tot el període. L'excepció és el cas particular del Baix Penedès, on la taxa se situa al voltant del 13% i només baixa per sota d'aquest llindar el febrer de 2025 (12,81%). No ens cansem de recordar que la situació del Baix Penedès posa en evidència les dificultats del territori i, encara més, del Govern de Catalunya per dissenyar una estratègia d'industrialització que faci possible un augment real de llocs de treball estables i més ben remunerats.

Les grans diferències intercomarcals en les taxes de l'atur registrat no s'expliquen només pels factors econòmics, sinó també per factors de caràcter demogràfic. La piràmide d'edats i, en particular, el grau d'envelliment són determinants a l'hora de copsar la participació de la població resident en el mercat de treball.

En aquest sentit, les Terres de l'Ebre és un dels territoris més envellits de Catalunya, mentre el Camp de Tarragona se situa en l'altre extrem, ja que

és un dels àmbits amb un dels índexs d'envelliment menors. A escala comarcal, la Terra Alta, el Priorat i la Ribera d'Ebre es troben entre les comarques catalanes amb una major presència de persones amb 65 anys i més. En aquestes tres comarques, la població amb 65 o més anys duplica la xifra de joves menors de 15 anys. La realitat demogràfica esdevé un factor clau a l'hora d'interpretar l'heterogeneïtat de la realitat laboral entre les comarques del litoral, molt més industrialitzades i amb un gran pes dels serveis, i les comarques interiors, més envellides i vinculades al sector primari.

*Les Terres de l'Ebre és un dels territoris més envellits de Catalunya, mentre que el Camp de Tarragona se situa en l'altre extrem.*

## Monogràfic

### L'AP-7: una infraestructura crítica que exigeix una resposta urgent

L'autopista AP-7, també coneguda com a autopista del Mediterrani, és el gran corredor que travessa Catalunya de sud a nord i ens obre les portes amb França i el País Valencià. És la via de comunicació més important de l'Estat espanyol que recorre la costa mediterrània des d'Algesires a la frontera francesa. En total, l'AP-7 té una longitud de 1.370 quilòmetres i la converteix en una de les autopistes més extenses d'Espanya.

La importància econòmica de l'AP-7 és indiscutible. Des d'Algesires, l'AP-7 acumula el gruix del comerç exterior de la perifèria mediterrània cap a Europa. Des de la costa cantàbrica, a través de l'AP-2 canalitza la major part del tràfic de mercaderies de la Vall de l'Ebre fins que es fusionen les dues autopistes a l'altura del Vendrell. Al nord de la província de Tarragona, l'AP-2 s'integra amb l'AP-7 per donar sortida al principal flux d'exportacions i importacions de mercaderies cap a Europa.

Actualment, l'AP-7 és una de les vies més congestionades d'Espanya, amb nivells de sinistralitat i retencions molt preocupants. Des que l'AP-7 va passar a ser gratuïta, l'1 de gener de 2020, el volum de trànsit no ha deixat de créixer. Molts conductors que abans utilitzaven l'N-340 o l'autovia A-7, vies lliures de peatges, van optar per l'AP-7 en ser una autopista més segura i ràpida. Després de l'aixecament dels peatges de l'AP-7, un altre factor que ha agreujat la situació és l'obligació dels vehicles pesants de circular per aquesta autopista.

El pas dels camions per l'AP-7 va registrar un increment considerable a partir del 3 d'agost de 2018, quan el Servei Català de Trànsit i el Ministeri de Foment van publicar al BOE una sèrie de bonificacions per prohibir la circulació dels camions de quatre o més eixos per l'N-340 a les províncies de Tarragona i Barcelona, la qual cosa els va obligar a circular per les autopistes de peatge AP-7 i AP-2.

La congestió de l'AP-7 és especialment greu en els trams amb només dos carrils per sentit, com és el cas entre el límit amb el País Valencià i Vilaseca, on l'autopista es converteix en un veritable maldecap per als seus usuaris. En aquest tram de dos carrils en cada sentit, l'AP-7 suporta un volum de trànsit molt alt, tant de vehicles particulars com de transport de mercaderies, especialment durant les hores punta, els ponts, els festius i el període de les vacances de l'estiu<sup>1</sup>.

*L'AP-7  
acumula el  
gruix del  
comerç  
exterior de la  
perifèria  
mediterrània  
cap a Europa.*

<sup>1</sup> El primer tram de l'autopista es va inaugurar el 1969 entre Barcelona i Granollers. Els trams Montmeló-La Jonquera (adjudicat el 1967) i Barcelona-Tarragona (adjudicat el 1968), adjudicats a la concessionària Abertis, tenien com a data final de la concessió el 31 d'agost de 2021. Des de l'1 de gener de 2020 una part dels trams de peatge (Salou-Alacant) va passar a ser gratuïta, i des de l'1 de setembre de 2021 la resta de trams de Catalunya (La Jonquera-Salou) també van passar a ser gratuïts.

Aquesta nota fa un balanç dels factors que han conduït a una AP-7 congestionada dia rere dia, on cada vegada hi ha més accidents i retencions. Tot això sense poder albirar a mitjà o llarg termini una proposta viable per resoldre una situació crítica com la que estem patint al llarg del recorregut d'aquesta via per les comarques de la demarcació de Tarragona.

## L'evolució del trànsit de l'AP-7

Per comprendre els factors que han portat a la situació actual de l'AP-7 al seu pas per Catalunya, cal analitzar l'evolució del trànsit entre els diferents territoris pels quals passa aquesta autopista. Els registres sobre el trànsit diari que ofereixen els organismes oficials competents ens permeten observar la intensitat del trànsit i la sinistralitat de totes les carreteres i autopistes de l'Estat espanyol. La Direcció General de Trànsit (DGT) és l'organisme encarregat d'estimar les dades de la intensitat mitjana diària (IMD) de totes les carreteres espanyoles. La IMD ofereix el nombre mitjà de vehicles que circulen per un punt específic d'una carretera durant un dia determinat en els dos sentits de la marxa.

Conèixer el nivell i l'evolució de la IMD en cada tram de carretera o autopista és fonamental per al manteniment de les infraestructures viàries i per planificar les inversions futures. A més, saber el nombre de vehicles que circulen per un tram determinat és d'interès per a activitats relacionades amb el trànsit, com l'hoteleria o la logística, o bé per analitzar el soroll i les emissions de CO<sub>2</sub> generades pel trànsit terrestre.

Les dades disponibles mostren el volum de trànsit que registra cada tram diferenciant entre vehicles lleugers (motocicletes, turismes i vehicles comercials amb una càrrega inferior a 1.000 quilograms) i vehicles pesants (camions i autobusos). Aquestes dades permeten estimar l'evolució del trànsit i les necessitats per mantenir i ampliar la capacitat de cada via.

Per ser operatius, hem agrupat les dades de la freqüència diària del trànsit corresponents a les províncies per on transita l'AP-7, des de Màlaga fins a Girona, durant els anys 2019 i 2022. L'objectiu és observar la intensitat del trànsit de vehicles lleugers i pesats, així com l'evolució del trànsit registrada durant el període 2019-2022.

La taula A1 presenta la IMD del trànsit des de Cadis fins a Girona. Si observem l'evolució geogràfica en els dos exercicis escollits, 2019 i 2022, podem identificar dues regularitats de gran interès. En primer lloc, entre els vehicles lleugers, s'observa com la intensitat del trànsit està relacionada amb la població de cada província. Aquesta situació és especialment evident al llarg del tram que travessa l'Àrea Metropolitana de Barcelona. En segon lloc, pel que fa als vehicles pesats, es detecta una acumulació considerable del trànsit al llarg de tot el recorregut de l'autopista.

*Cal conèixer el trànsit en cada tram per garantir el manteniment de les infraestructures.*

**Taula A1. IMD de l'AP-7 per províncies els anys 2019 i 2022**

| 2019      | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total |
|-----------|--------------|------------|-----------|
| Girona    | 30.911       | 11.389     | 42.300    |
| Barcelona | 73.457       | 17.506     | 90.963    |
| Tarragona | 24.602       | 7.673      | 32.275    |
| Castelló  | 12.500       | 5.011      | 17.511    |
| València  | 28.348       | 8.373      | 36.721    |
| Alacant   | 16.093       | 1.671      | 17.764    |
| Múrcia    | 15.601       | 1.195      | 16.795    |
| Màlaga    | 14.205       | 1.340      | 15.545    |
| Cadís     | 15.520       | 2.044      | 17.564    |
| 2022      | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total |
| Girona    | 38.825       | 14.074     | 52.899    |
| Barcelona | 81.351       | 21.062     | 102.412   |
| Tarragona | 32.747       | 11.490     | 44.236    |
| Castelló  | 23.011       | 10.660     | 33.672    |
| València  | 39.073       | 8.729      | 47.802    |
| Alacant   | 21.715       | 2.388      | 24.102    |
| Múrcia    | 16.323       | 1.499      | 17.822    |
| Màlaga    | 19.542       | 1.348      | 20.890    |
| Cadís     | 14.770       | 2.049      | 16.819    |

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de la IMD de la Direcció General de Trànsit.

Aquesta realitat posa en relleu que el trànsit de camions en els dos sentits de la marxa reflecteix, en bona part, la sortida i l'entrada de mercaderies a través de la perifèria mediterrània. El salt que es registra a partir de València destaca la intensa presència de camions en el trànsit del tram català de l'AP-7. A partir de Tarragona, la presència de camions és cada vegada més considerable.

Recordem que a Catalunya, l'obligatorietat per als vehicles de transport de mercaderies de quatre o més eixos d'utilitzar les autopistes AP-7 i AP-2 en lloc de certes carreteres nacionals, com la N-340 i la N-232, va ser implementada el 2 de setembre de 2018. A més, després de la liberalització dels peatges de l'AP-7 el setembre del 2021, es va registrar un increment significatiu en l'ús d'aquesta autopista per part de vehicles pesats. Com a resultat d'això, el Servei Català de Trànsit, l'abril del 2023, va estendre l'obligació que els camions circulessin pel carril dret sense possibilitat d'avançar en molts trams de l'AP-7 de la província de Tarragona.

Les dades són molt il·lustratives. L'any 2019, el 23,77% del trànsit de l'AP-7 en el tram de la província de Tarragona corresponia als vehicles pesats, mentre que l'any 2022, la participació dels camions va ascendir al 25,97%. Aquestes xifres són un bon exponent de la situació que es viu a l'autopista al llarg del seu recorregut per la província de Tarragona. A

*L'any 2022, el 25,97% del trànsit de l'AP-7 en el tram de la província de Tarragona corresponia als vehicles pesats.*

mesura que ens apropem a la frontera francesa, la presència de camions es fa cada cop més aclaparadora.

Les dades de la taula A2 mostren la variació de les IMD provincials entre 2019 i 2022. Malgrat la caiguda del trànsit durant el període de la pandèmia, podem comprovar com el creixement del tràfic ha estat molt important, sobretot en el trajecte català.

Tret del cas particular de la província de Castelló, que parteix d'una intensitat viària més moderada, el creixement de la IMD a la província de Tarragona destaca sobre la resta. En un període de quatre anys, el trànsit de l'AP-7 al seu pas per les comarques de l'Ebre i del Camp de Tarragona ha augmentat un 37,06%, una xifra molt superior al 20,31% registrat al tram barceloní i al 23,58% del tram gironí. Aquest augment del trànsit posa en evidència les limitacions de la capacitat de l'AP-7, sobretot en els trams amb dos carrils per cada sentit.

**Taula A2. Variació de la IMD provincial de l'AP-7 (%)**

| Variació 2019-2022 | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total |
|--------------------|--------------|------------|-----------|
| Girona             | 25,06%       | 25,60%     | 23,58%    |
| Barcelona          | 12,59%       | 10,75%     | 20,31%    |
| Tarragona          | 33,11%       | 49,74%     | 37,06%    |
| Castelló           | 92,29%       | 84,09%     | 112,74%   |
| València           | 30,18%       | 37,83%     | 4,25%     |
| Alacant            | 35,68%       | 34,93%     | 42,93%    |
| Múrcia             | 6,11%        | 4,63%      | 25,43%    |
| Màlaga             | 37,57%       | 0,63%      | 34,38%    |
| Cadís              | -4,24%       | -4,83%     | 0,24%     |

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de la IMD de la Direcció General de Trànsit.

A més del considerable augment del trànsit registrat a les comarques del sud de Catalunya entre 2019 i 2022, cal destacar la gran participació dels vehicles pesats. En aquest sentit, el creixement del trànsit de camions a Tarragona supera àmpliament el de les altres demarcacions catalanes. De fet, mentre que el trànsit de camions a Tarragona va créixer un 49,74%, a Barcelona ho va fer un 10,75% i a Girona, un 25,60%. Aquestes dades posen de manifest una sèrie de problemàtiques que fa anys que afecten els usuaris d'aquesta infraestructura, sobretot en els trams que disposen de dos carrils en cada sentit (2+2).

En general, el creixement del trànsit rodat evidencia les limitacions del sistema de mobilitat espanyol per oferir alternatives basades en el transport per tren i vaixell més sostenible a llarg termini. L'Observatori del Ferrocarril indica que el transport de mercaderies per tren continua perdent quota. L'any 2023, es va situar al 3,4% a Espanya, davant del

*Entre 2019 i 2022, el trànsit de l'AP-7 al seu pas per Tarragona ha augmentat un 37,06%.*

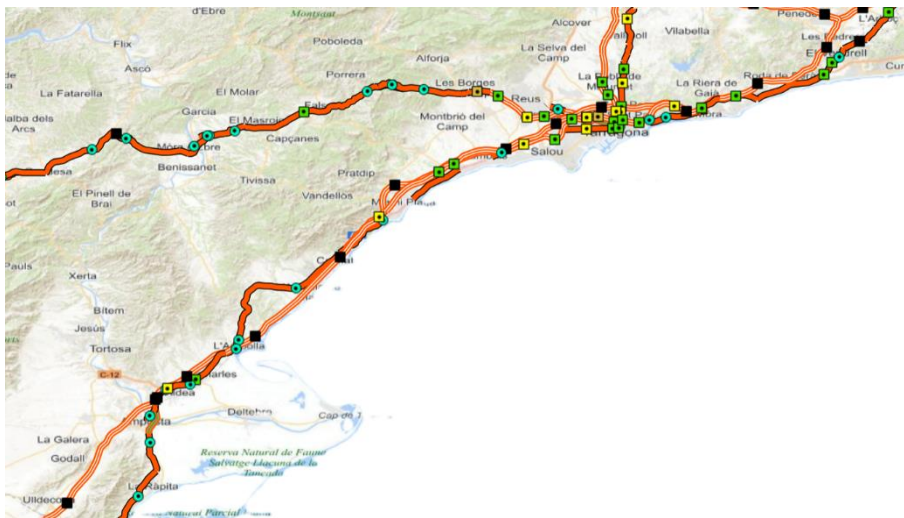
*El creixement del trànsit per carretera evidencia les limitacions del sistema de mobilitat espanyol.*

96,6% de la carretera, amb un descens de quatre dècimes respecte a l'any anterior.

D'altra banda, segons l'Observatori de costos, preus i activitat del Ministeri de Transports, el volum de tones-kilòmetres del transport per carretera va créixer un 12,9% el quart trimestre de 2024 en comparació amb el mateix període de 2023. El transport de curta distància va augmentar un 19,6%; el transport estatal, un 2,9%, i el transport internacional, un 18,5%. Aquest creixement del trànsit de camions internacionals recau, sobretot, en el trajecte català de l'AP-7, ja que és l'autopista que connecta les principals regions exportadores i importadores amb la resta dels països europeus.

L'increment intens del transport de mercaderies per camió només es pot entendre si considerem els entrebancs dels diferents governs espanyols per apostar decididament pel corredor ferroviari mediterrani. La baixa quota del transport de mercaderies en ferrocarril provoca un gran increment del trànsit de camions a les autopistes i autovies que travessen Catalunya.

## Il·lustració A1. Mapa de les estacions de control de mesura de la intensitat del trànsit

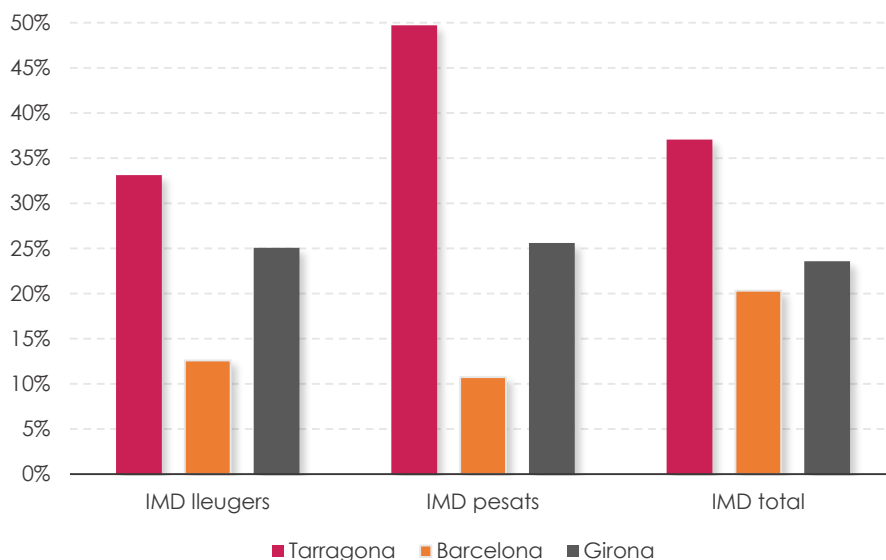


Font: Ministeri de transports i mobilitat sostenible del Govern d'Espanya.

Les estacions de control que mesuren la intensitat del trànsit es troben en diversos trams de cada carretera (il·lustració 1). Aquestes estacions ens permeten obtenir una visió més detallada de la dinàmica registrada al llarg del tram de l'AP-7 que travessa els termes municipals de la província de Tarragona. Hem ordenat la IMD de cada tram en sentit nord-sud seguint el quilometratge de l'AP-7. Quan l'autopista entra des del nord al terme del Vendrell, ja ha recorregut uns 212 quilòmetres des de la frontera francesa i recorre uns 107 quilòmetres per la província de Tarragona.

*Al voltant de les zones més densament poblades, s'incrementa el trànsit de vehicles lleugers.*

### Gràfic A1. Variació de la IMD de l'AP-7 entre 2019 i 2022 (%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la IMD de la Direcció General de Trànsit.

La taula A3 mostra les dades de la IMD per a cada tram de l'AP-7 els anys 2019 i 2022. Podem observar que els patrons són similars als observats en l'àmbit provincial. Al voltant de les zones més densament poblades, s'incrementa el trànsit de vehicles lleugers, especialment a la zona compresa entre Vila-seca i Torredembarra, mentre que el trànsit de camions disminueix en els trams on es permet circular per l'autovia A-7 i evitar així els trams més congestionats de l'AP-7, especialment entre l'Hospitalet de l'Infant i Torredembarra.

*El trànsit de camions disminueix en els trams on poden circular per l'autovia A-7, especialment entre l'Hospitalet de l'Infant i Torredembarra.*

### Taula A3. Intensitat mitjana diària de l'AP-7 a la província de Tarragona el 2019 i 2022

| Km  | Població         | 2019         |            |           | 2022         |            |           | Variació (%) |            |           |
|-----|------------------|--------------|------------|-----------|--------------|------------|-----------|--------------|------------|-----------|
|     |                  | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total |
| 212 | El Vendrell      | 32.980       | 9.503      | 42.483    | 45.540       | 12.486     | 58.026    | 38,08%       | 31,39%     | 36,59%    |
| 220 | Torredembarra    | 39.767       | 10.934     | 50.701    | 52.199       | 14.044     | 66.243    | 31,26%       | 28,44%     | 30,65%    |
| 231 | Altafulla        | 38.057       | 8.165      | 46.222    | 45.411       | 12.645     | 58.056    | 19,32%       | 54,87%     | 25,60%    |
| 246 | Tarragona        | 32.554       | 7.004      | 39.558    | 38.600       | 11.021     | 49.621    | 18,57%       | 57,35%     | 25,44%    |
| 252 | Vila-seca        | 23.741       | 6.046      | 29.787    | 30.173       | 9.976      | 40.149    | 27,09%       | 65,00%     | 34,79%    |
| 258 | Cambrils         | 15.726       | 4.998      | 20.724    | 23.441       | 9.317      | 32.758    | 49,06%       | 86,41%     | 58,07%    |
| 265 | Hospitalet       | 14.938       | 4.976      | 19.914    | 21.794       | 9.071      | 30.865    | 45,90%       | 82,30%     | 54,99%    |
| 281 | L'Ametlla de Mar | 18.030       | 8.549      | 26.579    | 25.649       | 10.791     | 36.440    | 42,26%       | 26,23%     | 37,10%    |
| 297 | Aldea            | 18.797       | 8.591      | 27.388    | 25.497       | 11.137     | 36.634    | 35,64%       | 29,64%     | 33,76%    |
| 308 | Tortosa          | 18.004       | 8.499      | 26.503    | 25.388       | 10.839     | 36.227    | 41,01%       | 27,53%     | 36,69%    |
| 319 | Ulldecona        | 13.399       | 8.040      | 21.439    | 18.126       | 9.967      | 28.093    | 35,28%       | 23,97%     | 31,04%    |

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la IMD de la Direcció General de Trànsit.

Respecte a l'evolució del trànsit, s'aprecien dues tendències diferents. Pel que fa al trànsit de vehicles lleugers, els increments són majors en el trajecte comprès entre l'Ametlla de Mar i Cambrils, fet que posa de manifest l'expansió gradual de la mobilitat cap a zones fins ara molt allunyades de les grans ciutats. Pel que fa als vehicles pesats, entre 2019 i 2022 destaca l'increment intens del trànsit de camions entre l'Hospitalet de l'Infant i Torredembarra.

Aquesta situació remarca els efectes negatius de les normatives de la DGT que prohibeixen als camions circular per l'autovia A-7, cosa que els obliga a utilitzar l'AP-7 en detriment de la seguretat i contribuint als habituals embussos de l'autopista. En aquest punt, no podem obviar que l'AP-7 forma part d'un sistema de transport intermodal clau en el qual quan una de les parts es veu alterada, la resta de vies també es veuen afectades. Per exemple, durant els cinc mesos de les obres d'ADIF al túnel de Roda de Berà, iniciades a finals de 2024, el tall de Rodalies va provocar que el trànsit a l'AP-7 en sentit sud augmentés un 7% durant les hores punta del matí.

Fa anys que l'AP-7 pateix problemes de capacitat per absorbir el gran volum de mercaderies i persones, la qual cosa sovint provoca col·lapses amb retencions importants. A més, el trànsit intens contribueix a una alta sinistralitat i a elevats costos en termes de vides humanes i hores perdudes.

*El trànsit intens de l'AP-7 contribueix a una alta sinistralitat.*

Els usuaris de l'AP-7 són plenament conscients de quan han d'evitar circular per l'autopista a causa dels alts nivells de congestió, el risc d'esquivar camions que ocupen totalment el carril dret, els accidents amb víctimes mortals i ferits, i les retencions quilomètriques. Els dies laborables, entre les set i les nou del matí i entre les sis de la tarda i les nou de la nit, al trànsit habitual s'hi afegeixen els desplaçaments laborals, situació que és encara més dramàtica els caps de setmana, especialment els divendres, a causa de la tornada massiva dels camions cap a casa.

L'alliberament de l'AP-7 i la prohibició que els camions de llarg recorregut circulin per les vies alternatives han convertit aquesta autopista en una zona crítica on el nombre d'accidents, les congestions i els riscos creixen contínuament. Aquesta situació és especialment greu en els trams on l'autopista només té dos carrils per sentit, com és el cas de la província de Tarragona, des d'Ulldecona fins a Vila-seca. A partir d'aquí, l'existència de tres carrils per trajecte facilita la conducció dels vehicles lleugers i permet evitar els embussos provocats pels camions de gran tonatge, que, en fer avançaments, ocupen els dos carrils de la dreta.

Les diverses normatives aplicades al trànsit de camions i autocars que circulen per Catalunya en ambdós sentits han generat un desequilibri en els nivells d'ocupació de l'AP-7 respecte a l'A-7 i l'N-340.

#### Taula A4. Trajecte per la província de Tarragona per l'A-7 i l'N-340, l'any 2022

| Tipus de via | Població          | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total |
|--------------|-------------------|--------------|------------|-----------|
| N-340        | Alcanar           | 4.963        | 286        | 5.249     |
| N-340        | La Ràpita         | 7.207        | 414        | 7.621     |
| N-340        | Amposta           | 15.390       | 1.351      | 16.741    |
| N-340        | L'Aldea           | 7.140        | 2.350      | 9.490     |
| N-340        | L'Atmetlla de Mar | 4.151        | 380        | 4.531     |
| N-340        | Hospitalet        | 2.117        | 194        | 2.311     |
| A-7          | L'Atmetlla de Mar | 4.857        | 246        | 5.103     |
| A-7          | Hospitalet        | 14.802       | 2.199      | 17.001    |
| A-7          | Miami             | 20.087       | 2.361      | 22.448    |
| A-7          | Cambrils          | 20.087       | 2.361      | 22.448    |
| A-7          | Salou             | 38.070       | 2.644      | 40.714    |
| A-7          | Vila-seca         | 32.170       | 2.219      | 34.390    |
| A-7          | La Canonja        | 32.522       | 2.335      | 34.857    |
| A-7          | Tarragona         | 30.777       | 2.839      | 33.616    |
| A-7          | Altafulla         | 24.363       | 1.650      | 26.013    |
| N-340        | Torredembarra     | 16.835       | 847        | 17.682    |
| N-340        | El Vendrell       | 13.943       | 1.192      | 15.135    |
| N-340        | L'Arboç           | 18.100       | 2.000      | 20.100    |

**Nota:** Per facilitar la lectura de les dades s'agrupen les IMD dels trams corresponent a cada terme municipal.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades de la IMD de la Direcció General de Trànsit.

La taula A4 mostra el notable desequilibri entre la intensitat de trànsit de l'AP-7 i les dues vies alternatives. L'any 2022, el trànsit de camions mai va baixar dels 9.000 vehicles diaris, mentre que en certs trams de l'N-340 el pas de vehicles pesants va ser gairebé imperceptible. Les grans diferències entre l'AP-7 i els trajectes alternatius de l'A-7 i l'N-340 posen de manifest l'existència d'un gran problema estructural que requereix una inversió significativa, sobretot en els trams de l'AP-7 amb dos carrils per sentit, així com una reestructuració més flexible i realista de la gestió del trànsit.

#### La sinistralitat de l'AP-7 no para de créixer

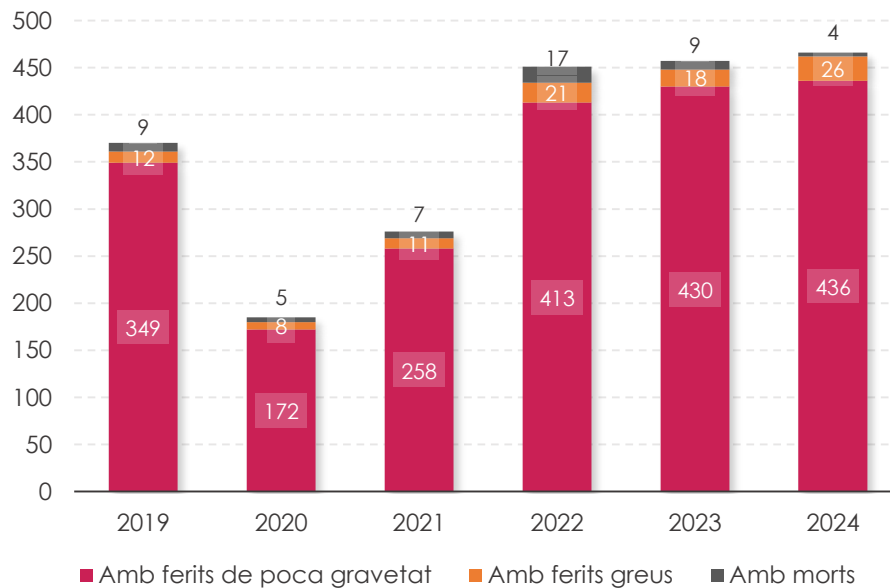
El trajecte de l'AP-7 per la província de Tarragona s'ha convertit en una de les vies amb un major nombre de trams de concentració d'accidents, terme que utilitza la DGT per designar els emplaçaments per carretera amb un alt nivell de perillositat. Catalunya té 19 trams perillosos, i l'AP-7 a l'altura de Tarragona (quilòmetres 320-334) encapçala el rànquing amb més morts.

A més, segons El Periódico (24 de novembre de 2024), el tram de l'AP-7 al seu pas per Tarragona (quilòmetres 328-345) és el més perillós d'Espanya

*Les normatives del trànsit de camions i autocars a Catalunya han generat un desequilibri d'ocupació de l'AP-7 respecte a l'A-7 i l'N-340.*

per conduir de nit. I segons dades d'Automobilistes Europeus Associats, el quilòmetre 146 de l'AP-7, situat a Barcelona, és el més perillós de tot el seu recorregut. Entre 2015 i 2019 s'hi van registrar un total de 95 accidents i 161 víctimes i amb l'alliberament dels peatges, aquesta xifra no ha fet més que augmentar.

### Gràfic A2. Accidents amb víctimes a l'AP-7



**Notes:** Dades anuals entre els mesos de gener i agost. El nombre de sinistres no es correspon amb el nombre de víctimes.

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades del Servei Català de Trànsit.

El gràfic A2 presenta el nombre d'accidents registrats al llarg del recorregut català de l'AP-7 entre els mesos de gener i agost. Segons el Servei Català de Trànsit, entre els mesos de gener i agost de l'any 2019 s'hi van registrar un total de 370 accidents, la majoria amb ferits lleus. La sinistralitat va baixar força els anys 2020 i 2021 a causa de la pandèmia i va remuntar amb força els anys següents. El 2022 es van comptabilitzar a l'AP-7 un total de 451 accidents amb víctimes lleus, greus o mortals; l'any 2023 en van ser 457, i l'any 2024, 466.

Les dades posen en relleu que l'AP-7 és, de llarg, l'autopista més perillosa d'Espanya, sobretot en el seu recorregut per Catalunya. Una dada il·lustrativa d'aquesta situació és que l'any 2019 la sinistralitat registrada a l'AP-7 va suposar el 18% del conjunt de la xarxa viària espanyola, proporció que ha superat el 20% amb l'alliberament dels peatges i l'obligatorietat de circular per l'AP-7, especialment en el seu tram català.

*L'AP-7 és l'autopista d'Espanya amb major sinistralitat, sobretot en el seu recorregut per Catalunya.*

### Un exercici de prospectiva sobre el futur que ens espera

Per fer una estimació dels greus problemes de congestió de l'AP-7 en el seu pas per les comarques tarragonines, proposem fer un exercici de prospectiva senzill.

Primer, farem una projecció del trànsit fins a l'actualitat a partir de les dades sobre l'evolució del trànsit entre els anys 2019 i 2022. A continuació, estimarem la capacitat màxima de circulació de l'AP-7 diferenciant entre els trams de l'autopista amb dos carrils per sentit i els trams amb tres carrils per sentit. Finalment, analitzarem els trams més congestionats de l'AP-7 al llarg del trajecte entre Ulldecona i el Vendrell.

A l'hora de fer aquesta prospectiva sobre l'evolució i les tensions de trànsit de l'AP-7 en el seu pas per les Terres de l'Ebre i el Camp de Tarragona, adoptarem dos supòsits força realistes.

En primer lloc, suposarem que un camió de gran tonatge equival a quatre vehicles particulars per tal de reflectir els entrebancs causats per la gran presència de vehicles pesats al llarg de tota la ruta. En segon lloc, farem una estimació prudent sobre l'evolució del trànsit a l'AP-7. Per al període 2022-2025, suposarem que el creixement del trànsit serà un 20% inferior al registrat durant el període 2019-2022. Adoptem una taxa de creixement conservadora, tot i que l'augment de les exportacions i importacions espanyoles podria indicar un increment més gran del trànsit de mercaderies a l'AP-7.

Aplicant aquests supòsits a les dades presentades a la taula A5, podem veure la prospectiva de trànsit per a l'any 2025.

#### Taula A5. Estimacions de la intensitat del trànsit fins a 2025

| Km          | Població         | IMD lleugers | IMD pesats | IMD total  | IMD total corregida |
|-------------|------------------|--------------|------------|------------|---------------------|
| 212         | El Vendrell      | 62.883,311   | 16.405,366 | 79.255,624 | 128.504,776         |
| 220         | Torredembarra    | 68.517,504   | 18.038,589 | 86.549,280 | 140.671,862         |
| 231         | Altafulla        | 54.186,061   | 19.583,102 | 72.919,803 | 132.518,468         |
| 246         | Tarragona        | 45.768,876   | 17.341,868 | 62.243,886 | 115.136,347         |
| 252         | Vila-seca        | 38.347,581   | 16.460,565 | 54.115,628 | 104.189,841         |
| 258         | Cambrils         | 34.940,893   | 17.368,245 | 51.779,896 | 104.413,873         |
| 265         | Hospitalet       | 31.796,655   | 16.535,981 | 47.838,115 | 97.940,579          |
| 281         | L'Ametlla de Mar | 36.487,587   | 13.620,971 | 49.959,502 | 90.971,471          |
| 297         | L'Aldea          | 34.585,147   | 14.437,524 | 49.001,386 | 92.335,243          |
| 308         | Tortosa          | 35.800,408   | 13.823,264 | 49.518,754 | 91.093,464          |
| 319         | Ulldecona        | 24.520,627   | 12.355,857 | 36.812,195 | 73.944,054          |
| IMD mitjana |                  | 42.530,423   | 15.997,394 | 58.181,279 | 106.519,998         |

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la IMD de la Direcció General de Trànsit.

Finalment, cal tenir en compte que les IMD reflecteixen el trànsit mitjà diari en un punt determinat de l'AP-7, però aquest trànsit es distribueix de manera molt diferent al llarg del dia, amb hores punta i hores vall que responen als patrons habituals de circulació i a l'estacionalitat de les activitats relacionades amb el turisme.

Durant els dies feiners, les hores punta de màxima intensitat es registren entre les set i les nou del matí, especialment en direcció nord, a causa dels desplaçaments laborals cap a l'àrea metropolitana de Tarragona i Barcelona. En canvi, les hores punta a la tarda es concentren entre les cinc i les set en direcció sud, coincidint amb el retorn de les activitats laborals i la tornada dels treballadors cap a casa. Pel que fa a les hores vall, de menor afluència, el trànsit sol disminuir entre les dotze i les dues del migdia, i a la nit, després de les deu, el volum de vehicles disminueix considerablement fins a les set del matí següent.

Durant els caps de setmana, aquestes pautes es dilueixen força, ja que depenen dels dies festius i de la mobilitat dels camions de llarg recorregut. Aquests vehicles tornen cap al sud el divendres a la tarda i el dissabte a la matinada, mentre que el diumenge a la tarda reprenen el seu trajecte cap a Europa.

Aquesta evidència ens porta a distribuir la IMD en diferents segments horaris distingint les hores punta de les hores de baixa afluència. Per això, proposem repartir les 24 hores del dia en tres segments: les hores vall (entre les onze de la nit i les set del matí), les hores punta (entre les set i les deu del matí i les cinc i les vuit de la tarda) i la resta d'hores d'intensitat semblant a la mitjana diària. A les hores vall s'aplica un factor de correcció del 0,2; a les hores punta, un factor de 2,0 (ja que circulen deu vegades més vehicles que durant les hores vall de la nit), i a la resta, un factor de 0,8. La suma ponderada de la intensitat del trànsit en les tres franges horàries és igual a la mitjana horària de cada tram, com es pot observar a la taula A6.

Finalment, per poder observar els problemes de congestió de l'AP-7 a les comarques del sud de Catalunya, cal estimar la capacitat de circulació de l'autopista. En els estudis sobre la capacitat d'una carretera, autovia o autopista, la capacitat màxima de circulació depèn de diversos factors, com el tipus de via, la velocitat permesa, l'estat de la infraestructura, el tipus de vehicles i les condicions de trànsit.

La fórmula bàsica per estimar la capacitat de circulació d'una autopista en termes de vehicles per hora (VPH) és la següent:

$$C = C_0 \times L \times F$$

On:

*Les hores punta es registren entre les set i les nou del matí, en direcció nord, i a la tarda entre les cinc i les set en direcció sud.*

*Per observar els problemes de congestió de l'AP-7, cal estimar la capacitat de circulació de l'autopista.*

$C$  és la capacitat total de circulació de vehicles per hora que volem estimar.

$C_0$  és la capacitat bàsica d'un carril en una autopista, que en condicions òptimes se situa al voltant de 2.000 vehicles per hora en cada carril.

$L$  és el nombre de carrils per sentit, en el nostre cas dos o tres segons el tram.

$F$  és un factor d'ajust que depèn de les condicions específiques de l'autopista, com la presència de trànsit pesat, el clima, etc. En una autopista d'alta qualitat, aquest factor se situa entorn del 1,0, tot i que pot baixar a les vies congestionades si circulen un nombre elevat de camions.

En molts trams de l'AP-7 a Catalunya, un de cada quatre vehicles és un camió, la qual cosa fa que un dels carrils sigui pràcticament d'ús exclusiu per a vehicles pesats. Quan els camions ocupen per complet el carril dret en una autopista de dos carrils per sentit, la capacitat màxima es pot reduir a uns 2.800-3.200 vehicles per hora en ambdós sentits, en lloc dels 4.000-4.400 vehicles per hora en condicions normals. La gran presència de camions limita considerablement la capacitat de l'AP-7, especialment en els trams amb només dos carrils per sentit. Per això, es proposa aplicar un factor corrector de 0,7 per als trams de dos carrils per sentit i un factor de 0,8 per als trams de tres carrils per sentit.

Adoptant aquests criteris generals, podem estimar la capacitat de circulació de l'AP-7 en les dues situacions que es presenten al llarg del seu trajecte per les terres de Tarragona.

Per al trajecte de dos carrils per sentit, entre Ulldecona i Vila-seca, la capacitat màxima de circulació seria:

$$C = 2.000 \text{ VPH/carril} \times 2 \text{ carrils} \times 0,7 = 2.800 \text{ VPH per cada sentit.}$$

Considerant que la IMD registra el trànsit total de l'AP-7, sumant els vehicles que circulen cap al nord i cap al sud, la capacitat màxima dels trams amb dos carrils serà de 5.600 vehicles per hora en ambdós sentits.

Pel que fa als trams de tres carrils per sentit, entre Vila-seca i el Vendrell, la capacitat seria:

$$C = 2.000 \text{ VPH/carril} \times 3 \text{ carrils} \times 0,8 = 4.800 \text{ VPH en cada sentit.}$$

En aquest trajecte, la capacitat màxima de l'AP-7 serà de 9.600 vehicles per hora en ambdós sentits de la marxa.

*A les hores no  
vall la circulació  
sobrepasa la  
capacitat  
màxima de  
circulació.*

**Taula A6. Estimacions de la intensitat del trànsit a les hores punta i vall el 2025**

| Km          | Població         | IMD total corregida | VPH hores vall | VPH hores punta | VPH resta hores | VPH mitjana |
|-------------|------------------|---------------------|----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| 212         | El Vendrell      | 128.505             | 1.071          | 10.709          | 4.283           | 5.354       |
| 220         | Torredembarra    | 140.672             | 1.172          | 10.550          | 5.861           | 5.861       |
| 231         | Altafulla        | 132.518             | 1.104          | 9.939           | 5.522           | 5.522       |
| 246         | Tarragona        | 115.136             | 959            | 8.635           | 4.797           | 4.797       |
| 252         | Vila-seca        | 104.190             | 868            | 7.814           | 4.341           | 4.341       |
| 258         | Cambrils         | 104.414             | 870            | 7.831           | 4.351           | 4.351       |
| 265         | Hospitalet       | 97.941              | 816            | 7.346           | 4.081           | 4.081       |
| 281         | L'Ametlla de Mar | 90.971              | 758            | 6.823           | 3.790           | 3.790       |
| 297         | L'Aldea          | 92.335              | 769            | 6.925           | 3.847           | 3.847       |
| 308         | Tortosa          | 91.093              | 759            | 6.832           | 3.796           | 3.796       |
| 319         | Ulldecona        | 73.944              | 616            | 5.546           | 3.081           | 3.081       |
| IMD mitjana |                  | 106.520             | 888            | 8.086           | 4.341           | 4.438       |

**Nota:** Circulació de vehicles per hora (VPH).

**Font:** Elaboració pròpia a partir de dades la IMD de la Direcció General de Trànsit.

Si contrastem les dades de la taula A-6 amb aquests llindars de capacitat màxima de circulació i considerem que durant el trajecte sud de l'AP-7, entre Ulldecona i Vila-seca, la capacitat de l'autopista és de 5.600 vehicles, podem arribar a conclusions rellevants:

1. No es registren problemes de congestió durant les hores vall, mentre que durant la resta d'hores la circulació sobrepassa la capacitat màxima de circulació.
2. Durant les hores punta, en tots els trams de l'autopista que tenen només dos carrils per sentit, se sobrepassa la capacitat màxima de l'AP-7. Aquesta situació és més tensa a mesura que ens apropem a l'Àrea Metropolitana de Tarragona. La congestió és més que evident i, en alguns trams, supera els llindars de capacitat que es podrien assolir amb una infraestructura de tres carrils per sentit. La congestió arriba a nivells molt elevats en el trajecte entre l'Hospitalet de l'Infant i Salou.
3. Durant la resta de les hores, la intensitat de trànsit oscil·la al voltant dels 4.000 vehicles per hora, cosa que posa de manifest les limitacions de la infraestructura actual durant tota la jornada, si bé no se sobrepassa la capacitat màxima de l'autopista.

*Durant les hores punta, en tots els trams que tenen només dos carrils per sentit es sobrepassa la capacitat màxima de l'AP-7.*

Pel que fa al trajecte nord, on els tres carrils per sentit permeten arribar a una capacitat de 9.600 vehicles per hora, arribem a les conclusions següents:

1. Durant totes les hores vall, la circulació és fluida i sense embussos, ja que el volum de circulació es manté molt per sota de la capacitat de l'AP-7.
2. En les hores punta, la intensitat de trànsit registrada sobrepassa la capacitat màxima de l'autopista a partir de la unitat de recompte de trànsit d'Altafulla. Aquesta situació és greu si considerem que en els trams amb tres carrils per sentit ja s'estan superant els llindars màxims de capacitat viària, fet que evidencia les tensions a les quals es veuen sotmesos els conductors, especialment els que circulen a 120 km/h. Així mateix, en aquest tram de l'AP-7 es produeixen una congestió intensa i una sinistralitat elevada.
3. Durant les hores amb una intensitat de trànsit propera a la mitjana diària, la circulació es manté per sota dels llindars de màxima capacitat de la via. La conducció en aquestes hores és fluida, les tensions dels conductors són moderades i la sinistralitat de la via disminueix considerablement.

*En les hores punta, als trams de tres carrils en cada sentit el trànsit sobrepassa la capacitat màxima de l'autopista a partir d'Altafulla.*

### Posar pedaços a un problema estructural

Aquest informe presenta una simulació de les difícils condicions de la infraestructura viària més important de l'Estat espanyol i de Catalunya. Aquesta situació s'agreuja al llarg de tot el recorregut per les terres catalanes. Des de l'eliminació dels peatges i la posterior obligació per als camions de circular per l'AP-7, aquesta autopista ha experimentat un increment continuat en el nombre de vehicles, especialment de camions.

Durant els caps de setmana, les congestions i els col·lapses són constants, mentre que durant les hores punta dels dies laborables molts trams superen els nivells de màxima capacitat de circulació. Un dels principals factors d'aquesta situació és l'elevat nombre de camions que circulen pels dos sentits de l'AP-7, que ocupen pràcticament tot el carril dret i col·lapsen la resta durant els avançaments.

És cert que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible és responsable de mantenir la infraestructura, però també és veritat que el Servei Català de Trànsit és el responsable de la gestió del trànsit i podria prendre mesures per reduir les cues i evitar accidents.

Però tampoc podem ignorar que l'AP-7 és una peça clau d'un sistema de mobilitat més ampli que fa anys que es troba en situació crítica. Una major inversió en infraestructures ferroviàries, com els serveis de rodalies o el corredor mediterrani, ajudaria a reduir la circulació de vehicles particulars i camions.

En l'escenari actual, caldria invertir per ampliar la capacitat de la via construïnt més carrils en els trams més congestionats, però també caldria millorar la gestió del trànsit.

Ampliar la capacitat d'una infraestructura viària requereix una voluntat decidida per part del govern de l'Estat i, actualment, aquesta voluntat sembla ser insuficient. Tot i que moltes de les inversions necessàries ja estan previstes en els plans de l'Estat, el ritme d'execució és manifestament millorable. Redactar plans sobre paper és relativament fàcil, però materialitzar les obres exigeix una determinació que avui sembla faltar. Construir una autopista és un procés complex que implica molts actors (Govern espanyol, Generalitat, ajuntaments afectats, col·lectius socials, etc.), requereix consensos i s'executa en diverses fases al llarg de molts anys.

La solució definitiva als problemes de congestió i sinistralitat que pateix l'AP-7 en el seu pas per les comarques del sud de Catalunya tardarà anys i requerirà una voluntat ferma i decidida per part dels responsables polítics. En el millor dels casos, els actors implicats només podran alleugerir una mica les tensions que, dia rere dia, patim tots els usuaris de l'autopista més important de l'Estat espanyol.

Les propostes per descongestionar l'AP-7 són diverses i variades: construir carrils addicionals en els trams més congestionats, millorar els accessos a l'autopista, regular la velocitat en funció de les condicions viàries i meteorològiques, reduir la velocitat en els trams més congestionats fins als 60 km/h, aplicar un sistema de velocitat variable entre Maçanet de la Selva i el Vendrell, agilitzar la gestió dels accidents i la retirada de vehicles, limitar la circulació de camions durant els caps de setmana, oferir informació en temps real als conductors sobre l'estat del trànsit, gestionar millor el pas dels vehicles pesats, instal·lar més càmeres i radars de tram per detectar infractors i, fins i tot, aplicar algorismes i eines d'intel·ligència artificial per regular millor el trànsit.

Totes aquestes iniciatives seran benvingudes, però tots som conscients que estem davant d'un problema llargament ignorat, que requereix de molts consensos i d'una determinació per part dels responsables polítics que fa molts anys que es troba en falta.

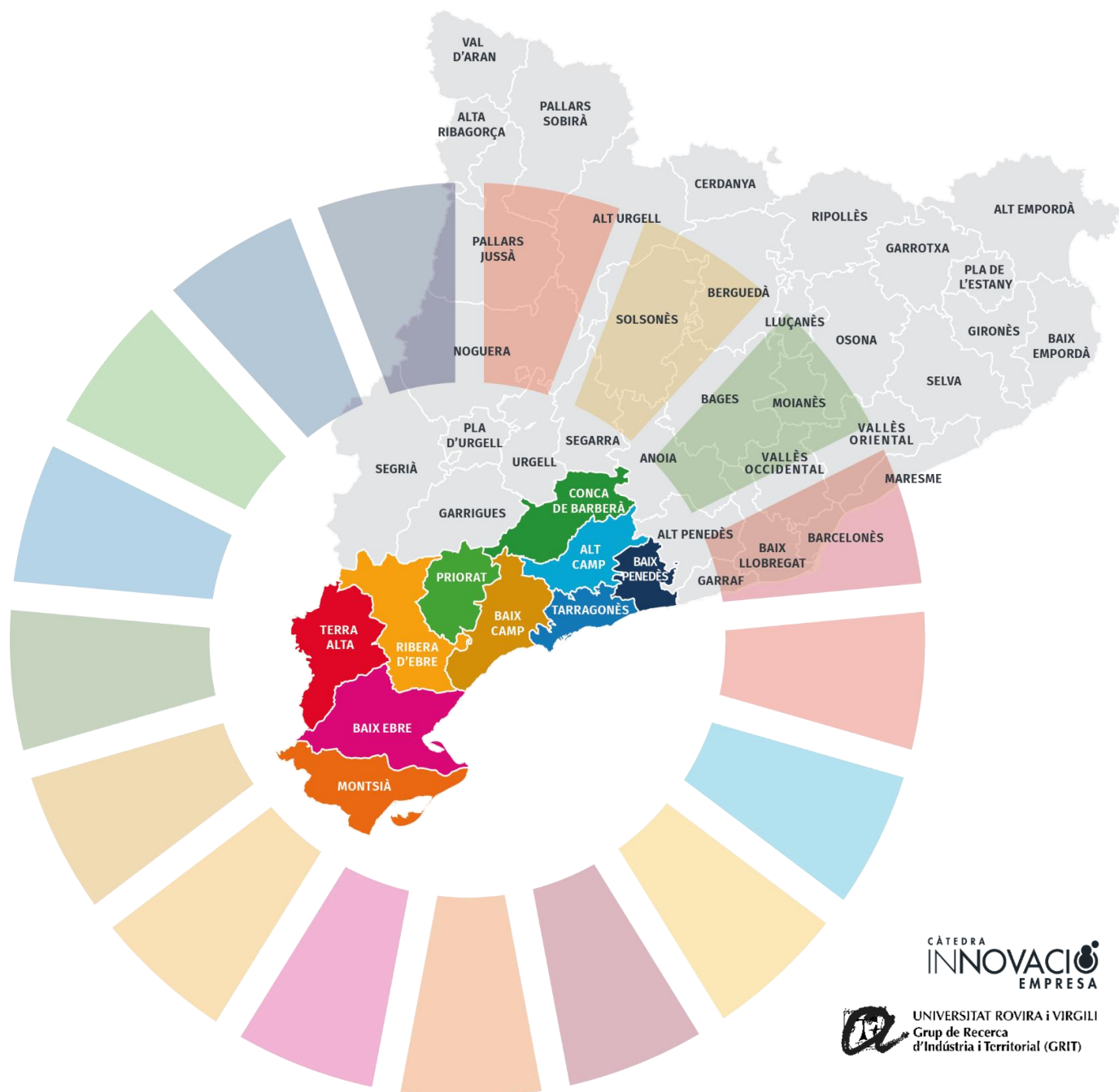
*Ampliar la capacitat de l'AP-7 requereix una voluntat decidida per part del govern de l'Estat.*

*Estem davant d'un problema llargament ignorat, que requereix de molts consensos i determinació que fa molts anys que es troba en falta.*

Informe de conjuntura econòmica

# Camp de Tarragona i Terres de l'Ebre

Primer trimestre de 2025



CÀTEDRA  
**INNOVACIÓ**  
EMPRESA



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI  
Grup de Recerca  
d'Indústria i Territorial (GRIT)