

Monogràfic

El port de Tarragona:
mirant el passat per
dibuixar el futur

Primer trimestre de 2026

El port de Tarragona: mirant el passat per dibuixar el futur

Presentació

La relació entre el port de Tarragona i el seu entorn territorial s'ha reforçat durant les darreres dècades. De ser un espai tancat que viu al marge de la ciutat de Tarragona i del conjunt del sud de Catalunya, el port ha esdevingut un dels principals factors de transformació del territori. Avui, la seva evolució és inseparable de la posició estratègica de Tarragona i, al mateix temps, és difícil pensar el futur econòmic i logístic del territori al marge del seu paper.

La relació entre el port de Tarragona i el seu entorn territorial s'ha reforçat durant les darreres dècades.

Explorar els reptes que ha d'afrontar el port de Tarragona en les properes dècades ens permetrà entendre millor quin paper pot tenir aquesta infraestructura en el procés de modernització i de cohesió territorial del sud de Catalunya.

Sovint es tendeix a pensar que l'evolució dels ports mercants és fruit d'una lògica rutinària i de les decisions exògenes que venen donades. Res més lluny de la realitat, ja que els ports canvien i s'adapten als nous paràmetres de l'economia internacional. No obstant això, no tots els ports s'han transformat amb la mateixa intensitat al llarg dels anys. En general, es van posicionar millor aquells que disposaven de *hinterlands* més dinàmics, àrees d'influència marítima més extenses i més capacitat per ampliar les terminals de contenidors.

València i Barcelona han estat els principals beneficiaris d'aquest procés. Els dos ports disposen d'un *hinterland* industrial ampli i dinàmic i han reforçat la seva competitivitat amb inversions en terminals de contenidors i una bona connexió ferroviària. Durant les darreres dècades, València s'ha consolidat com a port capdavanter tant en volum com en tràfic de transbordament, mentre que Barcelona ha destacat sobretot per la seva especialització en càrregues d'alt valor afegit i per l'articulació amb els grans corredors europeus.

Pel que fa al port de Tarragona, avui afronta un repte estratègic de primer ordre: cooperar amb els grans ports de València i Barcelona i, alhora, competir per atreure grans cadenes logístiques i guanyar pes en el tràfic de contenidors.

Aquest monogràfic té com a objectiu analitzar l'evolució recent de l'activitat portuària i identificar els principals reptes del port de Tarragona. La font principal de l'informe són les bases de dades del moviment portuari elaborades per Ports de l'Estat, l'organisme públic responsable de coordinar les 28 autoritats portuàries i vetllar per l'eficiència dels 46 ports comercials del sistema portuari espanyol. Per aquest sistema passen més del 60% de les exportacions i prop del 85% de les importacions de l'Estat.

El port de Tarragona ha de cooperar amb València i Barcelona i reforçar la seva competitivitat en el tràfic de mercaderies.

L'anàlisi se centra en l'activitat dels ports espanyols entre 2002 i 2024, darrer exercici amb dades disponibles, i posa una atenció especial en la trajectòria del port de Tarragona dins l'espai portuari situat entre València i Barcelona.

Les façanes marítimes del sistema portuari espanyol

L'any 2025, el tràfic conjunt dels ports espanyols va superar els 550 milions de tones. Aquest volum es va repartir entre diverses façanes marítimes, però la Mediterrània destaca clarament per damunt de la resta, ja que va concentrar 250,1 milions de tones, és a dir, el 45,2% del total estatal. Aquestes xifres indiquen que el sistema portuari espanyol presenta una forta concentració del tràfic en pocs ports.

En concret, els vuit ports amb més moviment —Algesires, València, Barcelona, Las Palmas, Cartagena, Bilbao, Huelva i Tarragona— concentren més de dos terços del tràfic total. I només els tres primers del rànquing junts —Algesires, València i Barcelona— ja reuneixen prop del 45% del tràfic estatal. Aquest predomini s'explica per les grans economies d'escala i per la intensitat del trànsit marítim a la Mediterrània, així com pel paper d'alguns ports com a nodes logístics estratègics dins de les cadenes globals de subministrament.

Algesires supera els 100 milions de tones i ocupa una posició central en el tràfic de contenidors gràcies a la seva localització a l'estret de Gibraltar. Tot seguit, València i Barcelona, amb 80 i 69 milions de tones, respectivament, combinen el lideratge en contenidors amb una estructura de tràfics més diversificada i una articulació sòlida, amb els seus hinterlands industrials i logístics.

Taula 1. Total del tràfic de les façanes marítimes (2024)

Port	Tones	%
Nord i Galícia	30.218.247	5,43%
La Corunya	13.796.561	2,48%
Ferrol-San Cibrao	7.015.882	1,26%
Vilagarcía	1.547.166	0,28%
Marín	2.297.159	0,41%
Vigo	5.561.479	1,00%
Cantàbric	63.335.641	11,38%
Gijón	15.884.312	2,85%
Avilés	4.695.598	0,84%
Santander	7.205.321	1,29%
Bilbao	32.122.364	5,77%
Pasaia	3.428.046	0,62%
Sud i Estret	140.952.094	25,33%
Badía d'Algesires	100.719.095	18,10%
Huelva	30.300.729	5,44%
Badía de Cadis	5.517.468	0,99%
Sevilla	4.414.802	0,79%
Illes	68.980.272	12,39%
Les Palmes	36.852.144	6,62%
Balears	17.640.781	3,17%
Santa Cruz de Tenerife	14.487.347	2,60%
Mediterrani	250.131.461	44,94%
València	80.672.362	14,50%
Barcelona	69.446.318	12,48%
Cartagena	34.388.929	6,18%
Tarragona	29.462.562	5,29%
Castelló	18.601.214	3,34%
Almería	6.149.926	1,11%
Màlaga	5.614.418	1,01%
Alacant	2.906.944	0,52%
Motril	2.888.788	0,52%
Total	556.584.674	100,00%

El port de Tarragona ocupa una posició rellevant dins el sistema portuari espanyol.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports de l'Estat, *Resumen del tráfico portuario*, dades acumulades de 2025, publicat el 23 de gener de 2026.

En aquest context, el port de Tarragona, amb 29,5 milions de tones i en vuitena posició del rànquing estatal, es configura com un port de dimensió mitjana-alta, clarament especialitzat en tràfics a granel, sobretot líquids vinculats al complex petroquímic. Tot i estar lluny del pes dels grans nodes

de la façana mediterrània, manté una posició rellevant dins el sistema portuari espanyol.

Pel que fa a les façanes marítimes, el front mediterrani concentra prop del 45% del tràfic estatal i es consolida com el principal corredor portuari del país, principalment pel lideratge de València (14,5%) i Barcelona (12,5%), que actuen com a grans nodes logístics, i per la presència de ports especialitzats com Cartagena (6,2%) i Tarragona (5,3%), més orientats als tràfics energètics i als granel. La resta de ports mediterranis tenen un paper complementari i una aportació més moderada.

La façana mediterrània concentra prop del 45% del tràfic i és el principal corredor portuari espanyol.

Glossari bàsic de termes portuaris utilitzats

Ports de l'Estat: organisme públic adscrit al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible encarregat de coordinar i controlar l'eficiència del sistema portuari de titularitat estatal.

Autoritat Portuària: organisme públic amb personalitat jurídica i patrimoni propis que administra, gestiona i explota un o diversos ports d'interès general dependents de l'Estat.

Tràfic portuari: conjunt d'operacions vinculades a l'entrada, eixida, atracada, desatracada, estada i reparació de vaixells, així com al moviment de mercaderies, passatgers, tripulants i proveïments dins l'espai portuari.

Tràfic portuari: conjunt d'operacions vinculades a l'entrada, eixida, atracada, desatracada, estada i reparació de vaixells, així com al moviment de mercaderies, passatgers, tripulants i proveïments dins l'espai portuari.

Granel líquid: mercaderies líquides transportades sense envasar i manipulades de manera contínua, habitualment per canonades i sistemes de bombament.

Granel sòlid: mercaderies sòlides transportades sense envasar ni embalar, manipulades de manera contínua per gravetat, pales o instal·lacions específiques.

Mercaderia general: mercaderies envasades, empaquetades o comptabilitzaves per unitats, transportades en contenidors o de manera convencional. Mercaderia general és la mercaderia que no és a granel (ni sòlida ni líquida). Inclou la mercaderia en contenidors, la càrrega rodada (ro-ro) i la mercaderia convencional (palets, maquinària, peces, etc.). Des del punt de vista estadístic, aquesta tipologia es correspon majoritàriament amb els grups de mercaderies de la classificació NST 2007 associats a productes manufacturats i béns intermedis.

Mercaderies importades: tones desembarcades de mercaderies, excloent-ne el trànsit, les tares i el transbordament, amb origen en un país diferent d'Espanya.

Mercaderies exportades: tones embarcades de mercaderies, excloent-ne el trànsit, les tares i el transbordament, amb destinació a un país diferent d'Espanya.

Contenedor: unitat de càrrega reforçada, apilable, reutilitzable i apta per al transport intermodal, utilitzada per a mercaderia general o per a càrregues específiques.

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): unitat equivalent a un contenidor ISO de 20 peus. S'utilitza com a mesura estàndard de capacitat i tràfic de contenidors.

Arqueig brut (Gross tonnage, GT): mesura de la capacitat total interna d'un vaixell, calculada segons el volum de tots els espais interiors del buc.

Classificació NST 2007: nomenclatura estàndard de la Unió Europea per classificar les mercaderies transportades per carretera, ferrocarril, vies navegables i transport marítim, vinculant els tipus de béns amb l'activitat econòmica d'origen.

A certa distància se situa la façana sud i de l'Estret, amb el 25,3% del total, molt condicionada pel paper central de la badia d'Algesires (18,1%), principal node de trànsit internacional. Les illes representen el 12,4% del tràfic, amb funcions logístiques estretament vinculades al proveïment, i la façana cantàbrica, amb l'11,4%, manté un perfil més industrial, basat principalment en els granel. Finalment, el nord i Galícia concentren només el 5,4 % del tràfic total, amb un pes clarament inferior.

En conjunt, el mapa portuari espanyol mostra una elevada concentració geogràfica del tràfic al Mediterrani i, en segon terme, a l'entorn de l'Estret. En canvi, la resta de façanes marítimes presenten volums d'activitat sensiblement més moderats.

Evolució del tràfic del port de Tarragona

En el sistema portuari espanyol, Tarragona forma part del grup de ports de dimensió mitjana. La seva posició a la façana mediterrània, entre València i Barcelona, i la seva ubicació a la cruïlla del corredor mediterrani i l'eix de l'Ebre li donen un paper rellevant i un potencial de creixement notable. L'any 2025 va moure 29,5 milions de tones, l'equivalent al 5,3% del tràfic total. A continuació es presenta una radiografia sintètica dels principals indicadors d'activitat del port de Tarragona, que es comparen amb els dels altres ports catalans i els del conjunt del sistema portuari espanyol per tal d'aprofundir en la seva diagnosi.

L'estructura del tràfic del port de Tarragona mostra un clar predomini dels granel. Els granel líquids constitueixen el nucli central de l'activitat, amb més de 18,8 milions de tones i una quota del 10,4% del total estatal en aquest segment. Per la seva banda, els granel sòlids, amb 8,5 milions de tones, presenten un pes molt similar en termes relatius, amb una quota del 10,3%. Aquesta doble especialització reforça el paper de Tarragona com a node estratègic en els fluxos energètics, petroquímics i agroalimentaris, i el consolida com un dels principals punts d'entrada de matèries primeres per al teixit industrial del nord-est peninsular.

En canvi, la mercaderia general té un paper secundari. Amb només 1,9 milions de tones i una quota del 0,7% del total estatal, Tarragona manté una presència molt limitada en aquest segment. Aquesta feblesa encara és més visible en el tràfic de contenidors. Per les seves dàrsenes, només passa el 0,08% del total espanyol, la qual cosa posa en relleu que el port queda al marge dels grans fluxos contenitzats i de les principals rutes logístiques internacionals.

Es granel líquids són l'activitat principal del port de Tarragona, seguits dels sòlids, amb una part rellevant del tràfic estatal en tots dos casos.

La mercaderia general i els contenidors tenen un pes molt reduït en el port de Tarragona.

Taula 2. Resum del tràfic marítim de Ports de l'Estat i del port de Tarragona (2024 i 2025)

	Ports de l'Estat				TGN/ESP 2025
	2024	2025	Variació	%	
Mercaderies segons presentació					
Líquids a l'engròs	178.787.997	180.435.794	1.647.797	0,92%	10,43%
Sòlids a l'engròs	84.763.587	81.874.481	-2.889.106	-3,41%	10,36%
Mercaderia general	278.508.225	278.847.613	339.388	0,12%	0,70%
En contenidors	192.989.776	190.255.650	-2.734.126	-1,42%	0,08%
Subtotal	542.059.809	541.157.888	-901.921	-0,17%	5,40%
Altres mercaderies					
Pesca	127.944	132.055	4.111	3,21%	0,97%
Avituallament	11.934.690	11.453.248	-481.442	-4,03%	0,95%
Tràfic interior	3.635.367	3.841.483	206.116	5,67%	2,72%
Subtotal	15.698.001	15.426.786	-271.215	-1,73%	1,39%
Total tràfic portuari	557.757.810	556.584.674	-1.173.136	-0,21%	5,29%
Altres dades					
Contenidors	18.132.218	18.616.376	484.159	2,67%	0,17%
En trànsit	9.674.307	9.613.732	-60.576	-0,63%	0,16%
Import-export	6.371.364	6.868.786	497.422	7,81%	0,22%
Vaixells (nombre)	166.611	162.865	-3.746	-2,25%	1,33%
Creuers (nombre)	4.704	5.373	669	14,22%	1,17%
Automòbils (unitats)	3.556.948	3.753.549	196.601	5,53%	5,76%

Notes: Inclou càrregues, descàrregues, trànsit, transbordament i tares. Dades en tones.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports de l'Estat.

Malgrat l'escassa presència de les mercaderies generals, cal destacar el creixement del tràfic d'automòbils, amb més de 216.000 unitats i una quota del 5,8% del total estatal. Tot i que encara no és un tràfic dominant, la seva evolució apunta a una certa diversificació funcional del port i reforça la seva integració en les cadenes logístiques del sector de l'automoció.

En conjunt, el port de Tarragona es configura com una infraestructura altament especialitzada, amb una forta dependència dels tràfics a granel i una limitada diversificació. Aquest perfil contrasta amb el dels grans ports mediterranis, com València i Barcelona, que combinen volums molt superiors amb una estructura de tràfic més equilibrada i diversificada, especialment en el camp dels contenidors, en el qual actuen com a principals *hubs* logístics internacionals.

El tràfic d'automòbils creix al port de Tarragona (5,8%) i mostra la seva diversificació i integració en la logística de l'automoció.

Taula 3. Resum del tràfic marítim del port de Tarragona (2024 i 2025)

	Port de Tarragona				TGN/ESP 2025
	2024	2025	Variació	%	
Mercaderies segons presentació					
Líquids a l'engròs	20.758.432	18.819.244	-1.939.188	-9,34%	10,43%
Sòlids a l'engròs	9.226.855	8.484.364	-742.491	-8,05%	10,36%
Mercaderia general	1.690.192	1.944.622	254.430	15,05%	0,70%
En contenidors	137.142	147.581	10.439	7,61%	0,08%
Subtotal	31.675.479	29.248.230	-2.427.249	-7,66%	5,40%
Altres mercaderies					
Pesca	2042,249	1282,184	-760,065	-37,22%	0,97%
Avituallament	115092	108452	-6640	-5,77%	0,95%
Tràfic interior	65646	104598	38952	59,34%	2,72%
Subtotal	182.780	214.332	31.552	17,26%	1,39%
Total tràfic portuari	31.858.259	29.462.562	-2.395.697	-7,52%	5,29%
Altres dades					
Contenidors	28.376	30.996	2.620	9,23%	0,17%
En trànsit	14.425	15.563	1.138	7,89%	0,16%
Import-export	13.951	15.433	1.482	10,62%	0,22%
Vaixells (nombre)	2.327	2.165	-162	-6,96%	1,33%
Creuers (nombre)	63	63	0	0,00%	1,17%
Automòbils (unitats)	221.514	216.101	-5.413	-2,44%	5,76%

Notes: Inclou càrregues, descàrregues, trànsit, transbordament i tares. Dades en tones.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports de l'Estat.

El port de Tarragona en clau catalana

Dins del sistema portuari català, Barcelona i Tarragona concentren pràcticament tot el tràfic de mercaderies, si es deixen de banda els volums marginals dels ports gestionats per la Generalitat. Tot i això, en les dues darreres dècades tots dos han seguit trajectòries clarament diferents, tant en dimensió com en perfil de tràfics.

Entre 2004 i 2024, el port de Barcelona va reforçar de manera notable el seu pes relatiu, en passar del 52,8% al 67,2% del tràfic total del litoral català. Aquesta evolució el va consolidar com el gran node logístic internacional de Catalunya. En canvi, el port de Tarragona va reduir la seva

Barcelona incrementa el seu pes en el tràfic del litoral català del 52,8% al 67,2%, mentre Tarragona disminueix del 39,8% al 31,4%.

participació del 39,8% al 31,4%. Aquest retrocés reflecteix un model molt especialitzat en els tràfics a granel, amb menys capacitat per captar els avantatges associats a la mercaderia general i, sobretot, a la contenització. Per això, un dels seus principals reptes és avançar en la diversificació dels tràfics i reforçar la presència en segments de més valor afegit.

L'any 2024, Tarragona va canalitzar prop del 60% dels granel sòlids de Catalunya, amb 9,2 milions de tones sobre un total de 15,3 milions, i una proporció similar dels granel líquids, amb 20,8 milions sobre un total de 34,4 milions. Aquestes xifres confirmen el seu lideratge en aquests segments. En canvi, la seva presència en la mercaderia general continua sent molt reduïda, amb només el 3% del total català (1,7 milions de tones sobre 51,1 milions). El tràfic de contenidors és encara més marginal, amb només el 0,4 % dels TEU moguts pel sistema portuari català.

En perspectiva temporal, el període 2004-2024 mostra una continuïtat notable en el patró d'especialització dels dos grans ports catalans. En el cas de Tarragona, el tràfic total creix molt moderadament, de 29,6 a 31,7 milions de tones, cosa que equival a un augment anual mitjà del 0,34%. Aquest avanç s'explica sobretot pels granel líquids, que passen de 18,1 a 20,8 milions de tones i creixen a un ritme anual del 0,67%, cosa que reforça el vincle del port amb el complex petroquímic. En canvi, els granel sòlids retrocedeixen lleugerament, de 10,7 a 9,2 milions de tones, amb una taxa anual negativa del 0,67%.

Per la seva banda, la mercaderia general creix fins al 4,06% anual, però continua situada en valors absoluts molt baixos. Això evidencia les dificultats del port per transformar de manera significativa la seva estructura de tràfics. Pel que fa als contenidors, el seu pes continua sent residual i fins i tot registra una lleugera reculada al llarg del període.

En conjunt, Tarragona manté una funció molt definida dins del sistema portuari català com a principal node especialitzat en tràfics a granel. Ara bé, aquesta fortalesa conviu amb una diversificació limitada que restringeix la seva presència en segments logístics de més valor afegit i amb més projecció dins les cadenes globals de transport.

Entre 2004 i 2024, la mercaderia general del port de Tarragona creix un 4,06% anual.

La presència en segments logístics d'alt valor afegit dins les cadenes globals és limitada.

Taula 4. Moviment de vaixells i mercaderies dels ports de Catalunya (2004 i 2024)

Exercici 2004	Barcelona	Tarragona	Catalunya	Espanya	BCN/ESP	TGN/ESP
Moviment de vaixells	8.610	2.665	11.889	118.647	7,3%	2,2%
Arqueig brut (milers)	172.817	35.989	211.979	1.243.087	13,9%	2,9%
Moviment de mercaderies *	39.321	29.641	74.376	396.991	9,9%	7,5%
Mercaderies generals *	24.781	933	28.644	153.102	16,2%	0,6%
Sòlids a l'engròs *	3.468	10.650	16.598	105.131	3,3%	10,1%
Líquids a l'engròs *	11.071	18.058	29.133	138.758	8,0%	13,0%
Moviment de contenidors **	1.916	17	1.934	10.012	19,1%	0,2%

Exercici 2024	Barcelona	Tarragona	Catalunya	Espanya	BCN/ESP	TGN/ESP
Moviment de vaixells	8.383	2.327	10.883	166.615	5,0%	1,4%
Arqueig brut (milers)	364.239	47.950	413.655	2.706.231	13,5%	1,8%
Moviment de mercaderies *	67.830	31.675	100.922	542.079	12,5%	5,8%
Mercaderies generals *	49.342	1.690	51.134	278.529	17,7%	0,6%
Sòlids a l'engròs *	4.799	9.227	15.341	84.764	5,7%	10,9%
Líquids a l'engròs *	13.688	20.758	34.446	178.786	7,7%	11,6%
Moviment de contenidors **	3.885	14	3.899	18.132	21,4%	0,1%

Notes: Moviment de mercaderies: S'hi inclouen les mercaderies embarcades i desembarcades. No s'hi inclouen les vitualles, la pesca ni el moviment local.

Arqueig Brut o *Gross tonnage* indica la capacitat dels vaixells que passen pel port.

Al total de Catalunya s'afegeixen els moviments dels ports de la Generalitat.

* Milers de tones.

** Milers de TEU.

Les dades de 2024 són provisionals.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat i Ports de l'Estat (Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana).

Per contra, Barcelona ha seguit una trajectòria clarament més expansiva. Entre 2004 i 2024, el volum total de tràfic va passar de 39,3 a 67,8 milions de tones, amb un creixement anual mitjà del 3,63%. Aquesta evolució contrasta amb la del port de Tarragona i es tradueix en un augment sostingut del seu pes dins del sistema portuari català.

Taula 5. Tràfic de mercaderies per tipus dels ports de Barcelona (2002-2024)

	Barcelona					Total mercaderies TGN/BCN	Contenidors en TEUs** TGN/BCN
	Total mercaderies*	Líquids a l'engròs*	Sòlids a l'engròs*	Mercaderia general*	Contenidors en TEUs**		
2002	32.608	9.930	3.383	19.295	1.461,2	90,6%	3,6%
2003	34.775	10.159	3.698	20.918	1.652,4	82,8%	3,4%
2004	39.321	11.071	3.468	24.781	1.916,5	75,4%	0,9%
2005	43.837	12.531	4.052	27.254	2.071,5	70,7%	0,4%
2006	46.406	10.536	4.108	31.762	2.318,2	67,5%	0,5%
2007	50.046	10.991	3.870	35.185	2.610,1	71,8%	1,8%
2008	50.545	12.105	3.507	34.934	2.569,5	65,2%	1,8%
2009	41.794	11.756	3.921	26.117	1.800,2	74,9%	12,3%
2010	42.758	11.575	3.535	27.647	1.931,0	76,2%	13,2%
2011	42.778	10.693	3.539	28.546	2.014,0	74,2%	11,2%
2012	41.487	10.432	4.686	26.370	1.756,4	79,7%	10,8%
2013	41.391	10.610	4.374	26.408	1.720,4	67,4%	8,6%
2014	45.314	12.949	4.765	27.600	1.893,3	70,1%	7,8%
2015	45.921	12.055	4.426	29.440	1.965,2	71,7%	4,6%
2016	47.513	11.416	4.431	31.666	2.237,0	65,9%	3,7%
2017	60.070	14.484	4.466	41.121	2.968,8	56,0%	2,1%
2018	65.895	15.298	4.257	46.340	3.423,0	48,6%	1,7%
2019	65.958	16.132	4.071	45.755	3.324,7	49,6%	1,4%
2020	58.471	12.862	4.013	41.596	2.958,0	45,0%	1,5%
2021	64.973	12.345	4.460	48.169	3.531,3	48,0%	1,6%
2022	69.088	15.531	4.540	49.018	3.525,0	42,5%	2,4%
2023	62.454	12.915	4.795	44.744	3.280,1	52,0%	1,0%
2024	67.821	13.683	4.800	49.338	3.885,7	46,7%	0,4%

Notes: Moviment de mercaderies: S'hi inclouen les mercaderies embarcades i desembarcades. No s'hi inclouen les virtualles, la pesca ni el moviment local.

* Unitats: Milers de tones.

** TEU: unitat equivalent a 20 peus.

Les dades de 2024 són provisionals.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat i Ports de l'Estat (Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana).

El creixement de Barcelona s'ha basat sobretot en els tràfics de més valor afegit. La mercaderia general va augmentar a un ritme anual del 4,96% i el tràfic de contenidors ho va fer al 5,14%. Això indica que l'expansió del port no s'ha basat només en un increment del volum total, sinó també en una transformació del seu perfil operatiu cap als segments més dinàmics i més connectats amb les cadenes logístiques internacionals.

El port de Barcelona creix perquè s'adapta a segments més dinàmics i connectats amb la logística internacional.

Els tràfics a granel també van evolucionar positivament, tot i que amb menys intensitat. Els granel sòlids van créixer a una taxa anual de l'1,92% i els líquids, a l'1,18%. Per tant, Barcelona ha combinat l'expansió dels tràfics tradicionals amb un avenç molt més intens en la mercaderia general i els contenidors a fi de reforçar un model portuari més diversificat.

Taula 6. Tràfic de mercaderies per tipus dels ports de Tarragona (2002-2024)

	Tarragona					Total mercaderies TGN/BCN	Contenidors en TEUs** TGN/BCN
	Total mercaderies*	Líquids a l'engròs*	Sòlids a l'engròs*	Mercaderia general*	Contenidors en TEUs**		
2002	29.544	17.492	10.848	1.203	53,1	90,6%	3,6%
2003	28.798	17.932	9.541	1.325	57,0	82,8%	3,4%
2004	29.641	18.057	10.650	933	17,2	75,4%	0,9%
2005	30.987	17.907	11.903	1.176	9,0	70,7%	0,4%
2006	31.328	18.646	11.238	1.444	12,2	67,5%	0,5%
2007	35.920	20.595	13.626	1.699	47,1	71,8%	1,8%
2008	32.969	19.017	12.421	1.531	45,9	65,2%	1,8%
2009	31.310	18.349	9.830	3.130	221,2	74,9%	12,3%
2010	32.600	19.494	9.452	3.655	255,4	76,2%	13,2%
2011	31.749	18.726	9.286	3.736	225,7	74,2%	11,2%
2012	33.072	19.050	10.889	3.134	188,9	79,7%	10,8%
2013	27.889	17.925	7.375	2.590	147,2	67,4%	8,6%
2014	31.772	19.387	9.708	2.677	148,6	70,1%	7,8%
2015	32.935	22.306	8.391	2.237	89,9	71,7%	4,6%
2016	31.329	20.269	9.066	1.995	83,7	65,9%	3,7%
2017	33.621	22.036	9.505	2.080	62,9	56,0%	2,1%
2018	32.001	19.844	9.988	2.168	58,1	48,6%	1,7%
2019	32.708	21.211	9.719	1.779	48,0	49,6%	1,4%
2020	26.341	18.320	6.481	1.541	43,8	45,0%	1,5%
2021	31.168	21.141	7.744	2.283	54,8	48,0%	1,6%
2022	29.386	17.668	9.332	2.386	83,3	42,5%	2,4%
2023	32.474	20.568	10.175	1.731	34,1	52,0%	1,0%
2024	31.676	20.758	9.227	1.690	14,4	46,7%	0,4%

Notes: Moviment de mercaderies: S'hi inclouen les mercaderies embarcades i desembarcades. No s'hi inclouen les vitualles, la pesca ni el moviment local.

* Unitats: Milers de tones.

** TEU: unitat equivalent a 20 peus.

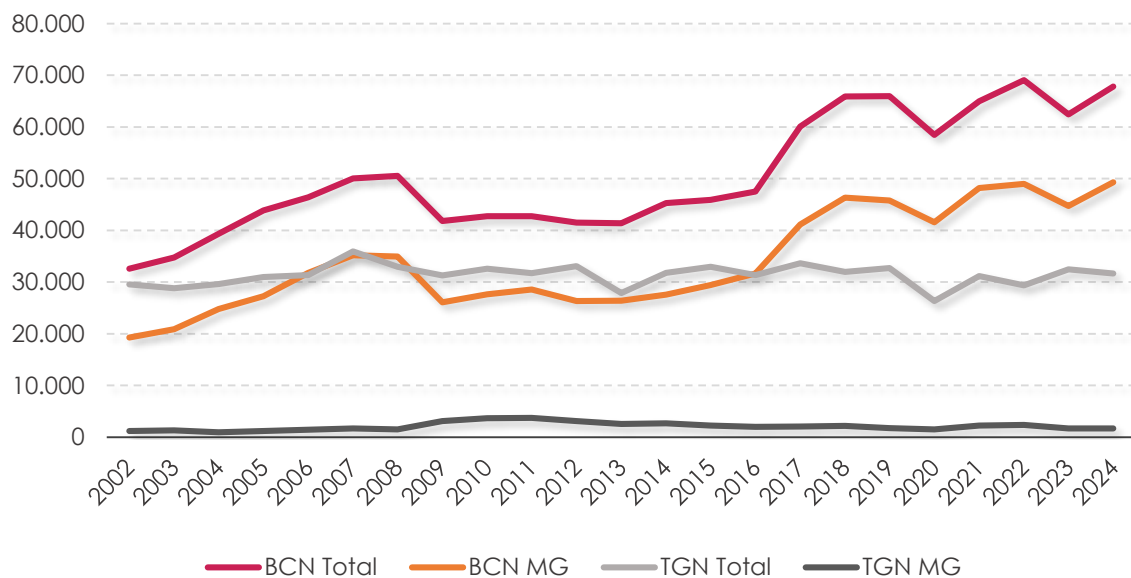
Les dades de 2024 són provisionals.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat i Ports de l'Estat (Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana).

En síntesi, entre 2004 i 2024 els dos ports mercantils del litoral català han seguit trajectòries divergents. Tarragona ha mantingut una especialització molt marcada en els granel, amb un creixement limitat i sense avenços rellevants en la mercaderia general ni en els contenidors. En canvi, Barcelona ha concentrat el seu creixement en segments de més valor afegit, ha ampliat la seva funció com a plataforma logística i ha reforçat la seva integració en les grans xarxes globals de transport.

Entre 2004 i 2024 els dos ports mercantils del litoral català han seguit trajectòries divergents.

Gràfic 1. Evolució del tràfic dels ports de Barcelona i Tarragona (2002-2024)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports de l'Estat (Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana).

Al gràfic 1 s'observen diferències molt marcades en l'evolució del tràfic total i de la mercaderia general dels dos principals ports catalans. El port de Barcelona mostra una trajectòria clarament expansiva i passa de 32,6 a 67,8 milions de tones entre 2002 i 2024. Tot i la caiguda transitòria de 2009 a causa de la crisi econòmica, la recuperació és relativament ràpida i, a partir de 2014, el port supera els nivells previs i encadena una nova fase de creixement.

En canvi, el port de Tarragona mostra una evolució més irregular, molt vinculada a l'activitat del complex petroquímic i al comerç de primeres matèries. Després d'assolir un màxim de 35,9 milions de tones el 2007, el tràfic oscil·la al voltant dels 30-33 milions, per tant, sense una dinàmica expansiva sostinguda, però també sense una fase prolongada de retrocés.

Els tràfics del port de Tarragona són irregulars i depenen sobretot de la petroquímica i les matèries primeres.

Pel que fa a la mercaderia general, la divergència amb Barcelona és encara més marcada. Entre 2002 i 2024, Barcelona multiplica aquest tràfic per més de 2,5 i consolida una especialització creixent en segments de més valor afegit, amb una inserció més gran en les xarxes logístiques internacionals. Tarragona, en canvi, presenta una trajectòria més erràtica i sense un impuls sostingut, cosa que reflecteix les dificultats per diversificar la seva estructura de tràfics.

El port de Tarragona en el front portuari de la Mediterrània

Un cop observades les trajectòries divergents dels dos principals ports catalans, cal ampliar la perspectiva. Tarragona forma part de la façana mediterrània espanyola, però també s'insereix en un tram litoral especialment rellevant des del punt de vista geogràfic i logístic. Per això, a continuació s'amplia l'anàlisi al corredor marítim comprès entre València i Barcelona, un espai on es concentren quatre dels enclavaments portuaris més dinàmics de l'Arc Mediterrani.

Aquests quatre ports es troben a poca distància entre si. Barcelona i València estan separats per uns 300 quilòmetres per mar; Tarragona se situa aproximadament 100 quilòmetres al sud de Barcelona, i Castelló, a uns 65 quilòmetres al nord de València. Entre Tarragona i Castelló, la distància és d'uns 100-110 quilòmetres. Aquesta proximitat afavoreix una certa superposició dels *hinterlands* i intensifica la competència per captar càrregues i ampliar l'àrea d'influència de cada port.

La taula 7 recull les dades de 2002, 2014 i 2024 sobre mercaderia general i contenidors. En conjunt, els quatre ports canalitzen prop del 37% del tràfic portuari espanyol, tot i que amb perfils molt diferents. València i Barcelona concentren més d'una quarta part del total estatal i lideren els tràfics més intensos i diversificats. Tarragona i Castelló, en canvi, ocupen una segona línia, amb menys volum i una especialització més marcada en els tràfics a granel.

Entre 2002 i 2024, l'evolució dels quatre ports ha estat desigual. Barcelona i València han seguit una trajectòria més expansiva, afavorida per millors connexions terrestres, economies d'escala més grans i *hinterlands* més favorables al creixement de la mercaderia general i del tràfic contenitzat. Cal precisar que les dades atribuïdes a València corresponen al conjunt dels ports de València, Sagunt i Gandia. El 2024, el port de València va registrar 73,3 milions de tones i 5,43 milions de TEU, mentre que Sagunt va assolir 7,6 milions de tones i 50.123 contenidors. Gandia, per la seva banda, té una activitat molt més limitada.

Els ports de València, Castelló, Tarragona i Barcelona canalitzen prop del 37% del tràfic portuari espanyol.

Entre 2002 i 2024, Barcelona i València han crescut més que altres ports gràcies a millors connexions, més escala i millors condicions logístiques.

Malgrat el lideratge del port de València en volum de tràfics, el port de Barcelona encapçala el rànquing dels ingressos nets, mentre que Tarragona manté una posició privilegiada dins del sistema portuari espanyol. En el conjunt dels ports espanyols, l'import net de la xifra de negocis va assolir el 2024 els 1.288 milions d'euros, amb un increment del 3,6% respecte 2023. En aquest marc, Barcelona registra 200,3 milions d'euros i València 150,7 milions, mentre que Tarragona, amb 60,8 milions, se situa molt per damunt de Castelló, amb 26,6 milions. Aquest volum d'ingressos reforça la capacitat del port de Tarragona per articular una estratègia ambiciosa orientada a ampliar el seu *hinterland* i, alhora, diversificar els tràfics.

El 2024, Barcelona lidera els ingressos portuaris (200,3M€), seguida de València (150,7M€) i Tarragona (60,8M€), que supera clarament Castelló (26,6M€).

Taula 7. Evolució del tràfic de la mercaderia general i dels contenidors pels ports de Barcelona, Castelló, Tarragona i València (2002-2024)

	Mercaderia general							
	Barcelona		València		Tarragona		Castelló	
	Milers tones	#	Milers tones	#	Milers tones	#	Milers tones	#
2002	5.452,58	2	5.635,07	1	726,22	16	613,70	17
2014	9.793,23	1	9.423,63	3	1.066,62	13	294,09	25
2024	11.660,67	4	15.645,13	1	1.552,97	11	57,11	28
▲ 2002-2014	6,63%	1	5,60%	-2	3,91%	3	-4,34%	-8
▲ 2014-2024	1,91%	-3	6,60%	2	4,56%	2	-8,06%	-3

	Contenidors							
	Barcelona		València		Tarragona		Castelló	
	Milers TEUs	#	Milers TEUs	#	Milers TEUs	#	Milers TEUs	#
2002	13.842,17	3	19.758,23	2	476,92	12	313,56	14
2014	17.806,95	3	49.304,14	2	1.610,21	9	2.706,93	6
2024	37.681,76	3	58.816,70	1	137,26	21	1.196,73	11
▲ 2002-2014	2,39%	0	12,46%	0	19,80%	3	63,61%	8
▲ 2014-2024	11,16%	0	1,93%	1	-9,15%	-12	-5,58%	-5

Notes: Mercaderia general: mercaderia no a granel (ni sòlida ni líquida). Inclou la contenidoritzada i la no contenidoritzada (ro-ro i càrrega convencional: palets, maquinària, peces, etc.).

= Rànquing.

▲ = Variació anual.

No inclou transbord, pesca, avituallament ni tràfic interior; sí inclou el trànsit.

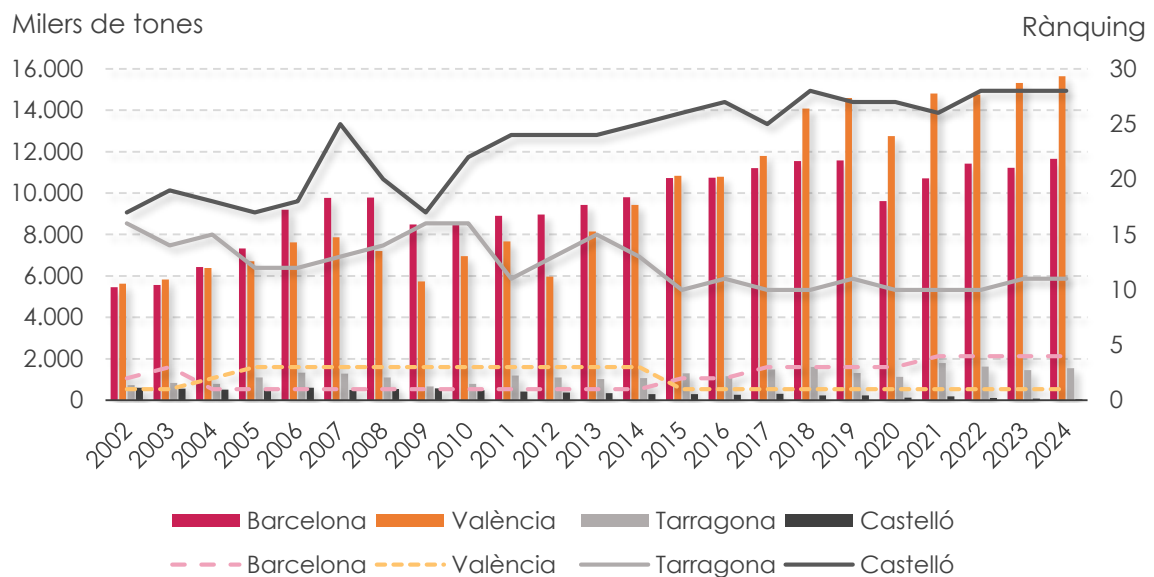
Contenidor: unitat de càrrega estandaritzada que té unes mides ISO de 20 i 40 peus. Les unitats inferiors a 20 peus no es consideren contenidors estrictes.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les memòries anuals de les Autoritats Portuàries i Ports de l'Estat.

Pel que fa a Tarragona i Castelló, han perdut posicions relatives en aquests segments i han mantingut una presència marginal en els tràfics de més valor afegit. En aquest sentit, tots dos ocupen una posició secundària en les estratègies territorials dels governs de Catalunya i el País Valencià.

En el cas de Tarragona, la mercaderia general creix de manera moderada, de 726 a 1.553 milers de tones entre 2002 i 2024, però aquest augment no altera de manera substancial la seva posició, que continua sent clarament secundària i molt allunyada de la dels ports líders. La distància és encara més gran en el tràfic de contenidors. Després del màxim assolit el 2014, els volums retrocedeixen fins a nivells molt baixos el 2024.

Gràfic 2. Evolució del tràfic de mercaderia general pels ports de Barcelona, Castelló, Tarragona i València (2002-2024)

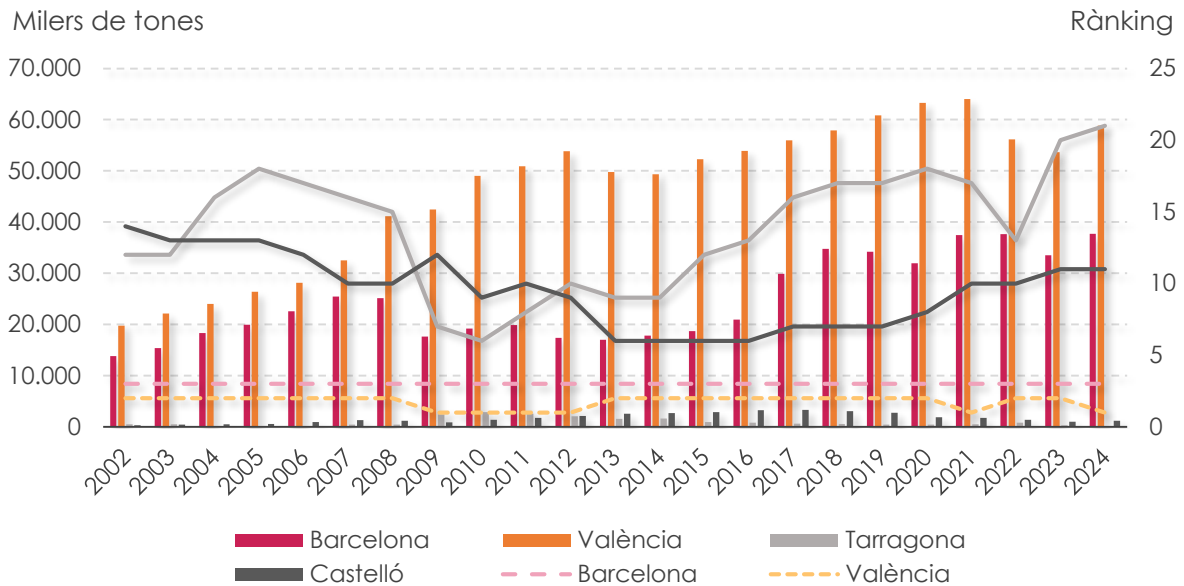


Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les memòries anuals de les Autoritats Portuàries i Ports de l'Estat.

En conjunt, Tarragona i Castelló han quedat al marge de la dinàmica expansiva liderada per València i Barcelona. En el cas de Tarragona, aquesta trajectòria respon a una escala operativa més reduïda, a les mancances en les connexions ferroviàries, a la forta dependència del rerepaís més immediat i a l'absència d'una política portuària catalana. Per això, el principal repte del port no és tant augmentar el volum total com reforçar la seva posició en la mercaderia general i recuperar capacitat d'atracció en els tràfics vinculats a la logística intermodal.

El port de Tarragona ha crescut menys que València i Barcelona.

Gràfic 3. Evolució dels contenidors pels ports de Barcelona, Castelló, Tarragona i València (2002-2024)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les memòries anuals de les Autoritats Portuàries i Ports de l'Estat.

La difícil senda de la diversificació

Després d'examinar l'evolució del tràfic marítim del port de Tarragona des de 2002 i de situar-lo en relació amb els ports veïns de València, Castelló i Barcelona, convé aprofundir en la composició de les mercaderies que entren i surten per les seves dàrsenes.

Per dur a terme l'anàlisi, Ports de l'Estat ofereix una base estadística força detallada en la qual recull els tràfics dels 46 ports mercants espanyols durant el període 1976-2024. En el cas de la mercaderia general, la informació es desagrega segons si és embarcada o desembarcada i segons si correspon a tràfic de cabotatge o exterior. Aquesta base de dades distingeix entre 43 mercaderies que agruparem en vuit grups: productes energètics, minerals i materials de base, productes siderúrgics i metal·lúrgics, productes químics i fertilitzants, materials de construcció, productes agroalimentaris, manufactures i béns d'equip, i la resta de mercaderies. Aquest darrer grup inclou la mercaderia general no classificada en altres categories, així com les tares del transport ro-ro — semiremolcs, remolcs o plataformes— i els contenidors buits o en retorn.

El port de Tarragona presenta un gran predomini dels productes energètics (56,6%).

Taula 8. Moviments de mercaderies segons natura

Agrupacions mercaderies	Barcelona		Tarragona		Castelló		València	
	Milers tones	%	Milers tones	%	Milers tones	%	Milers tones	%
Productes energètics	10.775	15,9%	17.819	56,6%	8.382	48,1%	3.579	4,4%
Minerals i materials de base	1.518	2,2%	792	2,5%	5.014	28,8%	1.840	2,3%
Pr. siderúrgics i metal·lúrgics	1.876	2,8%	705	2,2%	24	0,1%	4.983	6,2%
Químics i fertilitzants	9.779	14,4%	3.688	11,7%	1.600	9,2%	9.940	12,3%
Materials de construcció	3.642	5,4%	237	0,8%	1.401	8,0%	10.516	13,0%
Agroalimentaris	16.101	23,7%	7.832	24,9%	718	4,1%	18.846	23,4%
Manufactures i béns d'equip	5.541	8,2%	325	1,0%	54	0,3%	7.395	9,2%
Altres mercaderies	18.587	27,4%	96	0,3%	237	1,4%	23.567	29,2%
Total	67.819	100,0%	31.495	100,0%	17.431	100,0%	80.666	100,0%

Nota: L'agrupació en 8 sectors s'ha construït a partir de la classificació oficial de mercaderies de Ports de l'Estat. No es tracta de la NST 2007 d'Eurostat, tot i que hi presenta una correspondència aproximada.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de Ports de l'Estat.

Tarragona presenta una estructura de tràfics molt concentrada. Més de la meitat del moviment de mercaderies correspon als productes energètics (56,6%), un pes molt superior al de Barcelona (15,9%) i València (4,4%) i, fins i tot, per sobre del de Castelló (48,1%). A aquesta especialització s'afegeix el pes dels agroalimentaris (24,9%) i, en segon terme, dels químics i fertilitzants (11,7%). En canvi, la presència de la resta de grups és molt reduïda. Els materials de construcció només representen el 0,8%; les manufactures i béns d'equip, l'1,0%, i la resta de mercaderies, el 0,3%, xifres que són molt lluny dels percentatges que aquests tràfics assolixen a Barcelona i València.

En conjunt, Tarragona mostra un perfil clarament especialitzat en tràfics a granel, amb una diversificació limitada i una implantació encara feble dels tràfics més vinculats a les manufactures i als béns d'equip. Davant d'aquest panorama, una de les principals assignatures pendents del port és avançar en la captació de tràfics més vinculats a les manufactures, els vehicles, la maquinària i el contenidor.

Sense renunciar al seu lideratge en granel líquids i sòlids, el port de Tarragona hauria de reforçar el pes de la mercaderia general i del tràfic de contenidors per millorar el posicionament del sud de Catalunya dins l'escenari logístic internacional.

El port de Tarragona ha de captar més tràfics de manufactures, vehicles, maquinària i contenidors.

Cooperar per competir a escala global

El port de Tarragona té un gran potencial per captar càrregues del corredor mediterrani i de l'interior peninsular. En els darrers anys, l'Autoritat Portuària ha impulsat iniciatives en la bona direcció amb l'objectiu d'avançar cap a una infraestructura més intermodal, ampliar l'abast de la seva àrea d'influència i diversificar els tràfics cap a mercaderies de més valor afegit.

Les perspectives de futur són favorables. Encara queda molt camí per recórrer, però els actius geogràfics, econòmics i logístics del port permeten plantejar una estratègia ambiciosa. La clau no hauria de ser créixer per créixer, sinó orientar el desenvolupament cap a objectius qualitius i sostenibles a llarg termini.

No és casual que el port de Tarragona sigui considerat un dels ports amb més potencial de creixement del sistema portuari espanyol. Ports de l'Estat ho destaca en el seu *Dossier General* de 2024, en el qual assenyala que,

“El Port de Tarragona es configura com un dels ports amb més potencial de creixement dins del sistema portuari espanyol. La seva estratègia s'articula entorn de cinc eixos principals: la projecció internacional, la diversificació de tràfics, el desenvolupament d'infraestructures, l'impuls de l'activitat de creuers i la sostenibilitat.

En termes d'especialització, el port manté una posició destacada en àmbits com l'agroalimentari, la pasta i el paper i la petroquímica. En aquest darrer camp, cal remarcar la presència de ChemMed, el principal clúster petroquímic del sud d'Europa, que reforça el paper de Tarragona com a node logístic i industrial.

Així mateix, el port ha orientat part de la seva estratègia cap al reforç de la intermodalitat i de les operacions d'importació i exportació, amb l'objectiu de millorar l'eficiència de la cadena logística i ampliar la seva capacitat d'articulació comercial. La seva localització al Mediterrani i la qualitat de les connexions consoliden aquesta posició competitiva i expliquen el seu dinamisme recent dins del grup dels principals ports de l'Estat.”

Darrerament, el port de Tarragona aspira a consolidar-se com un autèntic motor de transformació territorial. Per fer-ho, ha desplegat un conjunt

El port de Tarragona té potencial per captar càrregues del corredor mediterrani i de l'interior peninsular

Les perspectives del port són positives si aposta per un creixement amb objectius qualitius i sostenibles.

Segons Ports de l'Estat, el port de Tarragona té un gran potencial de creixement dins del sistema espanyol.

El port de Tarragona aspira a ser un motor de transformació territorial.

d'actuacions orientades a convertir-se en una infraestructura logística més versàtil, capaç d'augmentar el pes de la càrrega general i del tràfic de contenidors. Des d'aquesta perspectiva, l'estratègia de futur s'articula entorn de tres grans eixos: la logística, la reindustrialització i la sostenibilitat.

En l'àmbit logístic, l'aposta per la diversificació exigeix ampliar les àrees d'influència i impulsar la intermodalitat ferroviària. En aquest terreny, destaca la terminal intermodal de Guadalajara-Marchamalo, situada al corredor d'Henares, a menys de 60 quilòmetres de Madrid. La seva posada en funcionament ha de permetre estendre el rerepaís del port cap a l'interior peninsular i afavorir un augment dels tràfics de càrrega general i de contenidors.

En l'àmbit de la reindustrialització, l'objectiu és atreure noves activitats vinculades a sectors emergents, com les bateries, els semiconductors, les energies renovables i els combustibles sostenibles.

Pel que fa a la sostenibilitat, l'estratègia se centra en la descarbonització de l'activitat portuària. El propòsit és avançar cap a un model més net mitjançant l'electrificació dels molls i el desplegament de projectes d'energia verda, especialment en els camps de l'hidrogen, la fotovoltaica i l'èlica marina.

El full de ruta per posicionar el port de Tarragona com a referent intermodal dins del sistema portuari espanyol està ben definit. Només cal executar-lo amb fermesa i ambició, i sense presses. Ara bé, l'assoliment d'aquests objectius també exigeix reforçar la cooperació entre els dos principals ports d'interès general del litoral català. En aquest terreny, caldrà articular una política que combini l'autonomia de les dues autoritats portuàries amb la col·laboració en aquells àmbits en què les economies d'escala són decisives. Fins ara, el dèficit de cooperació ha contribuït a afeblir la posició relativa del front portuari català davant dels ports veïns del País Valencià. Per això, una estratègia portuària cooperativa i inclusiva es fa imprescindible.

Catalunya té 47 ports marítims, 45 dels quals són de titularitat de la Generalitat i s'articulen a través de Ports de la Generalitat, empresa pública adscrita al Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. Al marge d'aquest sistema, els ports de Barcelona i Tarragona tenen la consideració de ports d'interès general i formen part del sistema portuari estatal, sota la gestió de les respectives autoritats portuàries i la coordinació de Ports de l'Estat.

La diversificació dels tràfics del port requereix ampliar les àrees d'influència i consolidar la intermodalitat ferroviària.

La poca cooperació entre Barcelona i Tarragona debilita els ports catalans.

En aquest context institucional, la cooperació entre els dos principals ports mercantils de Catalunya ha estat fins ara limitada. L'únic espai orientat a afavorir aquesta coordinació ha estat el Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL), que actua, bàsicament, com a plataforma de concertació i d'impuls estratègic entre actors logístics, si bé no disposa de competències executives ni de capacitat de direcció sobre els ports d'interès general. Fins ara, el BCL s'ha limitat a fer propostes en l'àrea d'influència de Barcelona, el seu port, la Zona Franca, l'aeroport i les infraestructures associades. En aquest sentit, és prou significatiu que el Port de Tarragona no s'incorporés als òrgans de govern del BCL fins al 2025.

Aquest marc institucional mostra la necessitat d'avançar cap a una aliança cooperativa entre Barcelona i Tarragona. La congestió urbana i les tensions creixents sobre la mobilitat viària i ferroviària de l'àrea metropolitana de Barcelona fan encara més urgent una distribució més equilibrada de funcions i de tràfics, basada en la complementarietat i no en la competència passiva. En aquest sentit, els dos ports haurien d'articular estratègies compartides en matèria d'accessos, connectivitat interior, especialització funcional, captació de tràfics i distribució de funcions. L'objectiu hauria de ser reduir colls d'ampolla, millorar l'eficiència logística i reforçar la competitivitat del conjunt del sistema portuari català.

Mentre Barcelona i Tarragona continuïn operant sense un marc estable de cooperació estratègica, Catalunya continuarà projectant un sistema portuari fragmentat i amb una capacitat limitada per ordenar de manera eficient els seus grans fluxos logístics. La saturació creixent de l'àrea metropolitana de Barcelona, la insuficient connectivitat ferroviària i la competència d'altres nodes mediterranis fan difícilment sostenible aquesta situació. Per tant, en lloc de competir pel seu compte i risc, els dos ports han d'assumir que la seva fortalesa depèn de la capacitat de coordinar les seves estratègies sense renunciar als seus interessos. En aquest sentit, la incorporació del port de Tarragona a l'estructura logística del Barcelona-Catalunya Centre Logístic pot ser un punt d'inflexió.

El port de Tarragona és plenament conscient d'aquesta responsabilitat. Sensible a la realitat urbana i metropolitana del Camp de Tarragona, assumeix que la seva funció va més enllà de l'àmbit estrictament logístic i es proposa com a motor de transformació territorial. El futur està per dibuixar.

La congestió a Barcelona fa necessària una millor distribució dels tràfics entre els ports catalans.

Barcelona i Tarragona haurien de col·laborar per millorar l'eficiència i la competitivitat dels ports catalans.