



navegador

Infraestructures, economia i població: per què Catalunya és radial i al País Basc adopta una lògica en forma de Y

vista prèvia >

Tot i que la mobilitat estructura i condiona els països, la forma en què es vertebrava un territori té més a veure amb el seu model de creixement econòmic. Catalunya ha concentrat històricament la seva població a l'entorn de l'àrea metropolitana de Barcelona i de les comarques de costa, fet que s'ha agreujat els darrers anys a causa d'un creixement centrat en el turisme, la qual cosa fa que les infraestructures es concentrin en aquestes zones. En canvi, el País Basc esponja més la població en diferents punts i manté un model més industrialitzat, tot i tenir dèficits en infraestructures, especialment ferroviàries. Afrontar els reptes demogràfics, d'infraestructures i de model econòmic ha de permetre enfortir els territoris i el conjunt del país.



José Rodríguez

Científic de Dades de la UGT de Catalunya
i membre del Consell del Treball Econòmic i Social de Catalunya
jrodriguez@ugt.cat

Una de les principals característiques demogràfiques de Catalunya és la forta concentració de població a Barcelona i la seva àrea metropolitana, que situa gran part de la població a la primera i segona corona, amb efectes coneguts sobre els preus de l'habitatge i les condicions de vida.¹ Aquesta macrocefàlia metropolitana també força la centralització d'infraestructures i serveis, que accentua els desequilibris territorials.

En contrast, al País Basc —tot i el dinamisme de Bilbao i la seva àrea metropolitana— la població es distribueix de manera més equilibrada.

Les economies basca i catalana comparteixen trets estructurals similars, com el pes històric de la indústria i un desenvolupament marcat pel centralisme estatal i per dèficits en la infraestructura ferroviària.

Aquesta comparació exigeix, però, una mínima contextualització geogràfica. El País Basc té una superfície semblant a la demarcació de Barcelona i una densitat mitjana una mica

superior a la catalana —307 hab/km²—, però menys de la meitat que la de la demarcació de Barcelona. I, si la demografia importa per condicionar el país, encara més important ho és el relleu: a Catalunya la població es concentra a les planes i a la franja litoral, ja que la resta del territori té pendents superiors al 20 %. al País Basc és encara més accidentada, però el poblament s'ha distribuït sobretot a la costa i al fons de valls estretes, en lloc de la plana alabesa, condicionat per una economia històricament abocada al mar.

Aquest article examina si les diferències en l'evolució dels patrons de poblament entre Catalunya i el País Basc s'expliquen principalment per factors geogràfics i econòmics més que per les infraestructures de transport.

Els efectes de les infraestructures en la distribució urbana de la població

Segons la literatura acadèmica, el transport públic va ser durant la primera meitat del segle XX un dels principals elements vertebradors de

les ciutats modernes i de la distribució de la població, amb efectes que encara són perceptibles avui.²

A la Península Ibèrica els municipis amb accés al ferrocarril van tendir a créixer més que els que no en tenien. Tanmateix, l'impacte del tren va variar notablement segons la localització i el teixit productiu, de manera que la xarxa ferroviària va influir en la concentració i redistribució de la població, però sempre fortament condicionada pel context econòmic i territorial.³

A la segona meitat del segle XX, el protagonisme del ferrocarril va ser desplaçat per les autopistes i la generalització del vehicle privat,⁴ que van facilitar el desplaçament residencial cap a la perifèria i la pèrdua de població dels centres urbans.

Els estudis mostren que les autopistes tendeixen a afavorir l'expansió

2 MINGXI, «Transportation, decentralization, and path dependence: How did the old tramway shape Shanghai, China?».

3 FRANCH-AULADELL (et al.), «The railway network and the process of population concentration in Spain, 1900-2001».

4 BAUM-SNOW, «Did highways cause suburbanization?».

1 CTESC, *Les polítiques de reequilibri territorial a Catalunya*.

Les polítiques de mobilitat són efectives si van acompanyades de polítiques d'habitatge, serveis i desenvolupament econòmic coherents amb la realitat socioeconòmica i geogràfica

de les àrees perifèriques, reforcen la dispersió urbana i generen ciutats més extenses, fragmentades i de menor densitat.⁵ Aquesta expansió urbana té efectes negatius sobre la mobilitat: allarga els temps de viatge, incrementa el consum energètic i redueix l'ús del transport públic i dels desplaçaments a peu.⁶ A més, una població menys densa dificulta el sosteniment de xarxes de transport públic de qualitat, especialment fora de les grans àrees metropolitanes.⁷

Al segle XXI, el transport públic recupera protagonisme en la vertebració poblacional dins les àrees metropolitanes,⁸ encara que amb un efecte més limitat que al segle XX. Una millor xarxa pot afavorir la densificació urbana i la creació de nous nuclis amb dinàmiques econòmiques pròpies, però, perquè sigui una realitat, depèn de polítiques

urbanístiques, d'habitatge i d'inversió coherents.⁹ Per contra, polítiques mal orientades, com la construcció d'habitatge assequible en perifèries mal planificades, poden reforçar el creixement dispers.¹⁰

Així doncs, durant la primera meitat del segle XX el tren va afavorir un model policèntric, mentre que a la segona meitat el vehicle privat i les xarxes viàries d'alta capacitat van impulsar la dispersió urbana i la suburbanització. Aquesta dispersió no policèntrica provoca una accessibilitat limitada als serveis i al transport públic, amb conseqüències socials, econòmiques i ambientals.¹¹ Durant les primeres dècades del segle XXI hi ha una certa recuperació del paper del transport públic com a vertebrador de la població, però només si va acompanyat de polítiques d'habitatge, serveis i desenvolupament

econòmic coherents amb la realitat socioeconòmica i geogràfica.

Concentració econòmica i industrial: macrocefàlia catalana enfront la Y basca

L'activitat industrial moderna s'ha estructurat al voltant de les infraestructures de mobilitat disponibles: el ferrocarril fins als anys 1950 i, posteriorment, les vies d'alta capacitat per a vehicles motoritzats. A Catalunya, la relació entre activitat econòmica i xarxa viària —i en menor mesura, ferroviària— és evident. Els polígons industrials s'organitzen principalment al llarg de tres eixos principals: l'AP-7, paral·lela a l'eix ferroviari prelitoral entre Sant Vicenç de Calders i Maçanet; l'eix litoral, associat a les autopistes C-32 i C-31 i al primer ferrocarril Barcelona-Mataró; i l'eix de l'A-2, finalitzat als anys 1990, que vertebrava la plana de Lleida, l'Anoia i el Baix Llobregat, complementat amb infraestructura ferroviària històrica. Aquesta estructura, malgrat la seva extensió, reforça la centralitat de l'àrea metropolitana de Barcelona.

5 ROCHA (et al.), «The heterogenous effects of motorways on urban sprawl: causal evidence from Portugal».

6 KAKAR, «Impact of urban sprawl on travel demand for public transport, private transport and walking».

7 BROWNSTONE; GOLOB, «The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption».

8 QASEER, «Centrality through public transport networks: The case of Budapest and Vienna».

9 DUBÉ (et al.), «Can public investment in transport influence densification and land use? Evidence from the tramway of Dijon (France)».

10 LI; XIE; NIU, «Does affordable housing supply exacerbate urban sprawl? Evidence from Chinese cities».

11 COCHECI; PETRISOR, «Assessing the negative effects of suburbanization: The urban sprawl restrictiveness index in Romania's Metropolitan Areas».

Al País Basc, els polígons d'activitat econòmica es concentren principalment al llarg de la Y basca, articulada per dos grans eixos viaris

A més, s'hi distingeixen tres eixos secundaris: el de la C-16 seguint el Llobregat, amb la línia ferroviària del Vallès fins a Manresa i l'antic ferrocarril cap a Berga; el de la C-17, vinculat a la línia Barcelona–Granollers–Vic–Ripoll; i, finalment, el traçat de l'antic carrilet de Girona, que connectava Girona, Salt i Olot.¹²

Al País Basc, els polígons d'activitat econòmica es concentren principalment al llarg de la Y basca, articulada per dos grans eixos viaris: l'AP-8, construïda als anys 1970, que connecta Bilbao amb Sant Sebastià seguint la costa i l'autovia d'Eibar, i l'AP-1, finalitzada a la primera dècada del segle XXI, que uneix Vitòria amb l'AP-8 a Eibar. La xarxa ferroviària contribueix a explicar la concentració històrica entre Bilbao i Donostia, on el servei és més dens, mentre que Vitòria, sense connexió directa, mostra que la concentració industrial al ramal inferior de la Y —Vitòria–Eibar/Mondragón— depèn principalment de l'AP-1 i de les

connexions viàries històriques, amb inexistència de tren.¹³

L'actual distribució de polígons d'activitat econòmica a Catalunya i al País Basc reflecteix en gran mesura les infraestructures ferroviàries històriques i les autopistes construïdes a partir dels anys 1960. No obstant això, l'equilibri territorial difereix notablement entre ambdós territoris: a Catalunya, la vegueria metropolitana concentra el 66 % de les empreses en polígons, mentre que al País Basc el territori històric de Biscaia n'acumula només el 42 %.¹⁴

L'evolució demogràfica entre 1975-2025 ha enfortit la macrocefàlia catalana, mentre que ha reequilibrat el País Basc

La majoria de persones opta per residir a prop dels llocs de feina. A

Catalunya, entre el 72 % dels desplaçaments laborals a la demarcació de Barcelona i el 90 % a la vegueria del Pirineu es produeixen dins del propi municipi o cap a municipis propers dins la mateixa comarca. Al País Basc, el 90 % dels desplaçaments quotidians també es concentren dins del mateix territori històric, principalment dins de la mateixa comarca i municipi. Així, l'anàlisi dels llocs de treball permet identificar les zones on es concentra la població.

En aquest context, al País Basc la concentració de llocs de treball i població és clara als municipis i comarques que conformen la Y basca, especialment a les més poblades —Bilbo Handia, Donostialdea, Arabako Lautada, Durangaldea, Urola Kosta, Goierri i Debaigonea— i esdevé encara més evident quan l'anàlisi es fa a nivell municipal.¹⁵

A Catalunya, la situació és molt diferent: tot i que les infraestructures han distribuït activitat econòmica al llarg del territori, aquesta es concen-

¹² Es pot consultar el mapa de polígons d'activitat econòmica al Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE) de la Generalitat. Veure: <www.sig.gencat.cat/visors/siape.html>.

¹³ El Directori d'Activitats Econòmiques del País Basc [DIRAE], que depèn del Servei d'Estadística del País Basc [Euskal Estatistika Erakundea], alimenta la capa d'activitats econòmiques del visor geogràfic del País Basc, on es pot consultar el mapa de polígons d'Activitat Econòmica del País Basc. Veure: <www.geo.euskadi.eus/geobisorea>.

¹⁴ Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE) de la Generalitat.

¹⁵ L'autor d'aquest article ha creat un visualitzador d'alguns d'aquests mapes. Disponible a: <www.tinyurl.com/IRLA-EUS-CAT>.

El País Basc ha mantingut una població relativament estable, amb un creixement del 3,5 % entre 1981 i 2025, mentre que Catalunya ha experimentat un augment molt superior, del 36 %

tra principalment a Barcelona i a les comarques limítrofes. Actualment, el 63 % de la població resideix¹⁶ al Barcelonès o a les quatre comarques adjacents —Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme— i més de dos terços dels llocs de treball de Catalunya es generen en aquestes mateixes zones.

En els darrers 50 anys, el País Basc ha mantingut una població relativament estable, amb un creixement del 3,5 % entre 1981 i 2025, mentre que Catalunya ha experimentat un augment molt superior, del 36 %, gairebé deu vegades més. Tot i això, s'han observat també algunes tendències d'equilibri territorial a Catalunya: la regió metropolitana ha passat de representar el 70,75 % de la població catalana el 1986 al 63,37 % el 2022.¹⁷ Aquest reequilibri relatiu no ha alterat la centralitat funcional de Barcelona ni la concentració d'activitat i ocupació a la seva àrea immediata, sinó que ha generat dispersió a corones més externes, sense afavorir un model més policèntric.

Un cas il·lustratiu és el Baix Penedès i la costa sud metropolitana, on l'expansió de la segona residència, el turisme litoral i la consolidació de Rodalies van precedir un creixement residencial accelerat, amb la transformació de moltes segones residències en primeres.

A més, aquest increment de població s'ha concentrat en quatre comarques. Dels 2,17 milions¹⁸ de persones que ha guanyat Catalunya entre 1981 i 2025, la meitat s'han produït al Vallès, al Maresme i al Baix Llobregat i la resta del creixement s'ha registrat a comarques de costa.¹⁹

L'increment de població a les comarques al voltant de Barcelona no es pot atribuir només a un efecte d'expulsió de la ciutat: el Barcelonès ha perdut unes 55.000 persones entre 1981 i 2025, xifra insuficient per explicar el creixement de més d'un milió d'habitants al Baix Llobregat, Vallès Occidental i Oriental i Maresme. Aquest augment demogràfic no

prové de taxes de fertilitat altes, sinó de la immigració interna i externa, atreta pel creixement d'activitat econòmica a partir del model de sous baixos i de potenciació del sector serveis i turístic.

Al País Basc, la població s'ha mantingut estable a Biscaia i Guipúscoa, mentre que Àlaba ha experimentat creixements sostinguts similars als de Catalunya entre 1980 i 2025. Això ha comportat un reequilibri territorial parcial, concentrat a Vitòria, que acull el 77 % de la població d'Àlaba, un procés afavorit per la seva transformació el 1979 en capital administrativa i seu del govern basc.

Els efectes limitats de la infraestructura ferroviària al País Basc i Catalunya com a factor de vertebració de la població i de l'activitat econòmica al segle XXI

Al País Basc, la xarxa de transport públic és molt densa al voltant de Bilbao, amb tramvia, metro i Cercanías, a més d'una connexió ferroviària rellevant cap a Donostia gràcies a l'Euskotren i a Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha (FEVE). Per

16 IDESCAT.

17 Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

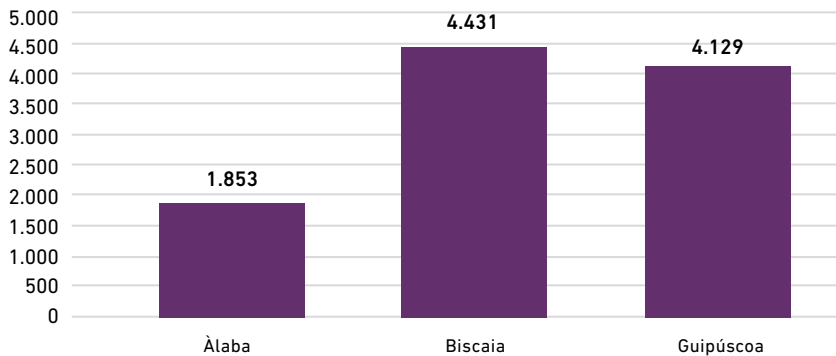
18 IDESCAT.

19 L'autor de l'article ha creat un visualitzador del mapa de Catalunya amb aquestes dades. Veure: <www.tinyurl.com/IRLA-EUS-CAT>.

L'actual sistema no ha alterat la centralitat funcional de Barcelona ni la concentració d'activitat i ocupació a la seva àrea immediata, sinó que ha generat dispersió a corones més externes, sense afavorir un model més policèntric

Gràfic 1

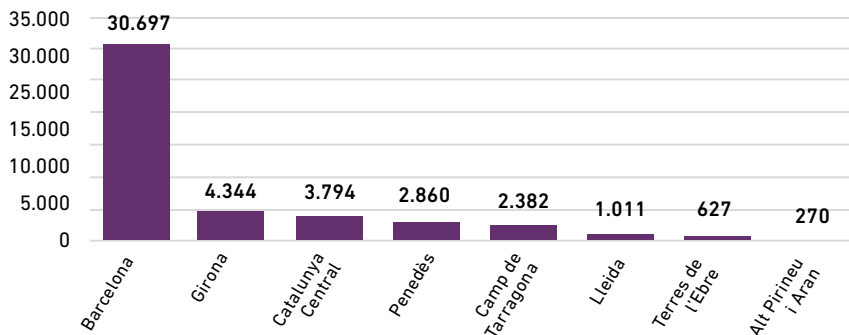
**Nombre d'empreses industrials (establiments)
per territori històric al País Basc, 2023**



Font: Directori d'Activitats Econòmiques del País Basc (DIRAE).

Gràfic 2

**Nombre d'empreses industrials (establiments)
per vegueries a Catalunya, 2024**



Font: Servei d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE).

contra, Vitòria disposa de connexions ferroviàries limitades amb la resta del territori basc; la seva connexió més directa amb Bilbao passa per Miranda de Ebro, ja a la província de Burgos. En termes de volum de viatgers, l'Euskotren i la xarxa de Cercanías de Bilbao mouen uns 48 milions de passatgers l'any —dades de 2024.²⁰

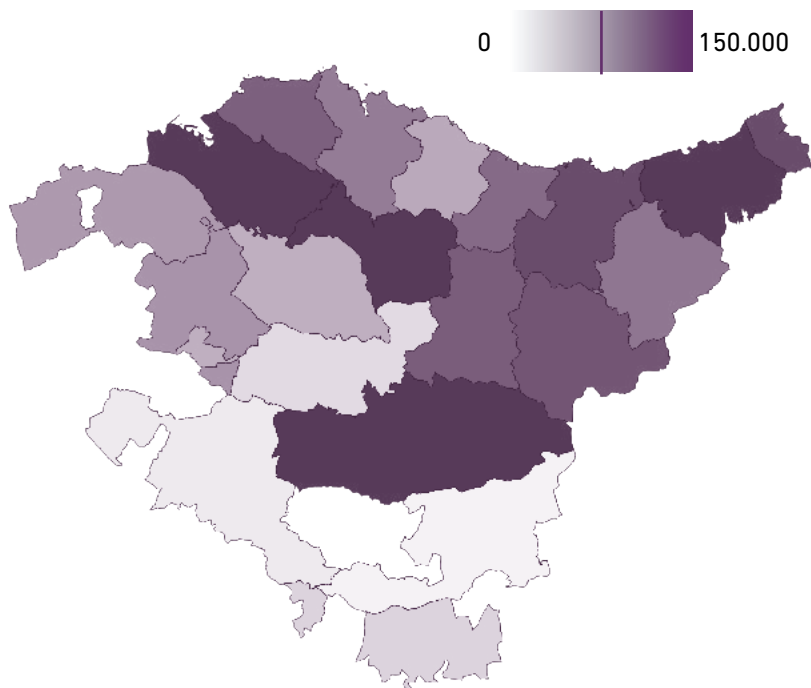
Tot i que l'Euskotren és més fiable que Rodalies en nombre d'incidències i puntualitat, i no pateix el caos ferroviari que afecta Catalunya, no es pot afirmar que la xarxa ferroviària del País Basc sigui avui el principal factor de vertebració territorial ni el més determinant per a la mobilitat laboral i econòmica del país en comparació amb Catalunya. La finalització el 2009 del tram de l'AP-1 entre Vitòria i Eibar podria haver contribuït al creixement de la població de la capital, però aquest augment ja havia començat abans de l'inici de la seva construcció, a causa de la conversió de la ciutat en capital administrativa i seu del govern del País Basc.

²⁰ Dades administratives de RENFE i d'Euskotren recollides a l'Observatorio del ferrocarril en España, a l'informe del 2024.

Tot i la radialitat de la xarxa ferroviària que converteix Barcelona en un node central, aquesta no explica per si sola la concentració poblacional de l'àrea metropolitana

Figura 1

Població al País Basc per comarques, 2024 (en persones)



Font: Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

A Catalunya, la intensitat d'ús del transport ferroviari és notablement superior a la del País Basc. Ferrocarrils de la Generalitat va registrar 97,4 milions de viatges el 2024 i Rodalies de Catalunya 127,4 milions el mateix any. La intensitat de viatgers

en tren —excloent tramvia i metro— és de 27,7 viatges per habitant i any a Catalunya, mentre que al País Basc és del 21,6. Tot i que la xarxa ferroviària catalana concentra molta densitat a la primera corona de Barcelona, la seva xarxa de mitjana distància és més

complexa i compta amb més eixos que la del País Basc. Ciutats com Manresa, Girona i Lleida funcionen com a nodes intensos de comunicació ferroviària, amb connexions cap a Manresa, el Camp de Tarragona i l'alta velocitat. Les línies R1, R2, R3, R4 nord i sud, amb un nombre significatiu d'expedicions diàries, s'estenen més enllà dels municipis metropolitans, igual que les línies regionals que cobreixen Girona, el Camp de Tarragona, el Pla de Lleida i connecten Lleida amb Reus. Altres serveis no metropolitans inclouen les línies de FGC d'Igualada i Manresa.

A més, Catalunya disposa d'una xarxa d'alta velocitat completa que connecta les capitals de les quatre demarcacions i facilita connexions especialment àgils entre Figueres, Girona, Barcelona i Lleida, i en menor mesura amb Reus i Tarragona —a diferència de les ciutats anteriors, aquesta estació comuna es troba fora tant de Tarragona com de Reus—, mentre que l'alta velocitat al País Basc encara està per desenvolupar. Pel que fa a autopistes i autovies, ja existien trams metropolitans a la dècada del 1970, i construccions posteriors com el Túnel del Cadí —anys 1980—, el túnel de

Bracons, o els trams de la C-32 entre Sitges i el Vendrell i entre Mataró i Blanes, haurien en tot cas de reforçar la concentració de població fora de l'àrea metropolitana, fet que no s'ha produït.

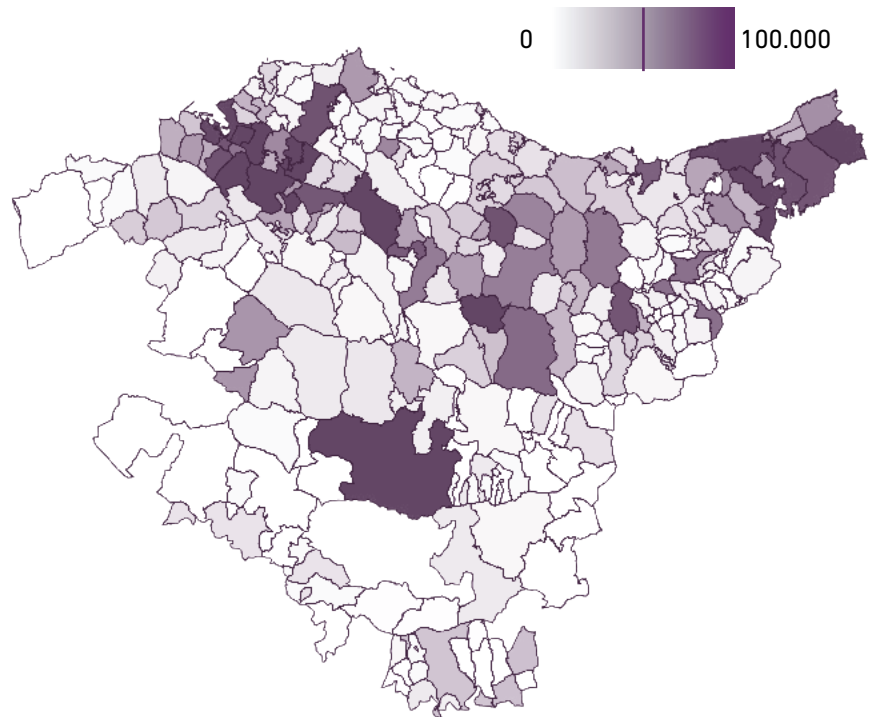
Tot i la radialitat de la xarxa ferroviària que converteix Barcelona en un node central, aquesta no explica per si sola la concentració poblacional de l'àrea metropolitana, ja que la xarxa cobreix àmpliament els territoris metropolitans i inclou connexió directa d'alta velocitat amb tres de les quatre capitals de demarcació. Així doncs, si el transport públic i la xarxa viària no expliquen completament la macrocefàlia i la desigualtat territorial de Catalunya, cal tenir en compte altres factors addicionals relacionats amb la història econòmica, la geografia i la dinàmica demogràfica del territori.

L'evolució dels sectors econòmics com a principal factor explicatiu del creixement de concentració de població

Com que la població creix a partir de 1980 allà on hi ha un increment de

Figura 2

Ocupació al País Basc segons municipis a on hi ha empreses industrials (establiments), 2024 (en persones)



Font: Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

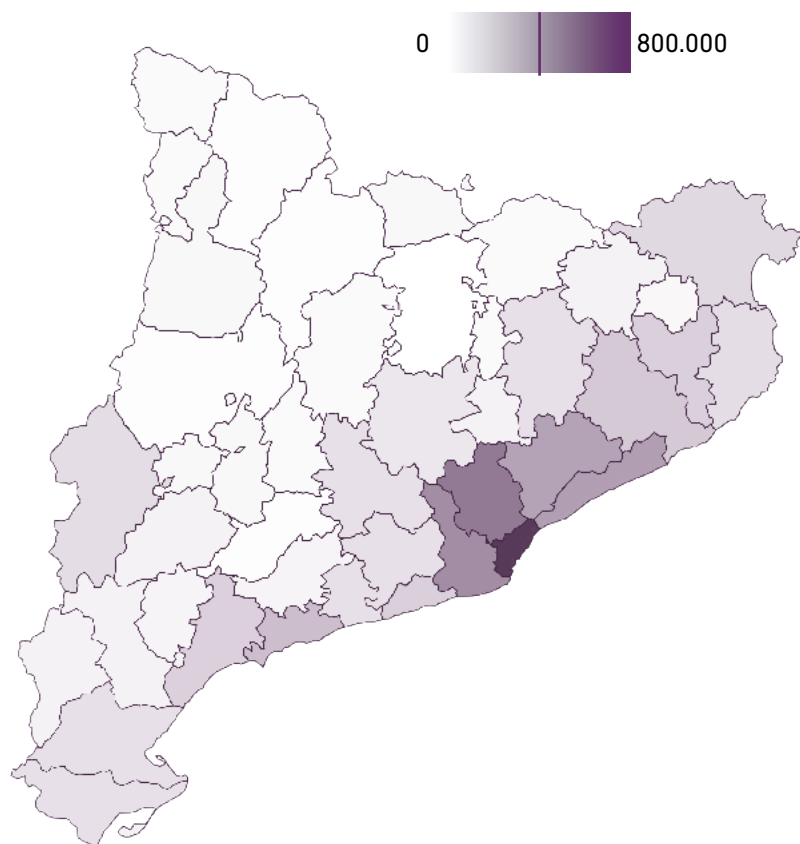
demanda d'ocupació, i ja que hem vist que el factor d'infraestructures no té un efecte explicatiu, hem d'analitzar quina és la història del mercat de treball dels darrers anys

al País Basc i Catalunya. La pregunta que volem respondre és per què s'ha produït aquesta atracció tan intensa de població cap a l'àrea metropolitana a partir de la dècada de 1980.

L'increment de població als municipis costaners està estretament lligat a l'evolució en la composició del mercat laboral català

Figura 3

Població per comarques a Catalunya, 2024 (en persones)



L'increment de població als municipis costaners, i especialment al voltant de l'àrea metropolitana de Barcelona, està estretament lligat a l'evolució en la composició del mercat laboral català. El 2008, l'ocupació en el sector turístic representava menys del 10 % del total de l'ocupació, mentre que el 2024 aquest pes havia pujat fins al 14,1 %.²¹ Al País Basc, en canvi, el pes del sector turístic s'ha mantingut pràcticament estable: el 2008 era del 9,7 % i el 2024, del 9,8 %.²²

Aquest dinamisme contrasta amb l'evolució de la indústria. Tot i que el País Basc ha viscut un procés de terciarització, aquest és més intens a Catalunya. L'ocupació industrial catalana ha passat del 20,6 % al 2008 al 16,5 % al 2024, i ha perdut 4,1 punts percentuals, mentre que al País Basc la caiguda ha estat menor, del 23,4 % al 20,4 % en el mateix període —3,1 punts percentuals. A més, a Catalunya aquesta terciarització

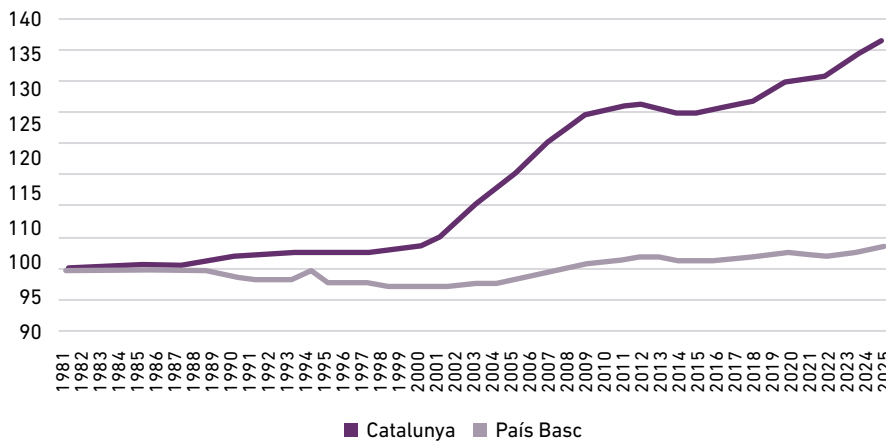
²¹ IDESCAT, «Població ocupada en el sector turístic. Per sexe i situació professional».

²² EUSTAT.

L'ocupació industrial catalana ha passat del 20,6 % al 2008 al 16,5 % al 2024, i ha perdut 4,1 punts percentuals, mentre que al País Basc la caiguda ha estat menor, del 23,4 % al 20,4 % en el mateix període

Gràfic 3

Evolució percentual de la població a Catalunya i al País Basc, 1981-2025
(base 100 = 1981)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT) i Euskal Estatistika Erakundea (EUSTAT).

—a diferència del País Basc que s'ha distribuït en més sectors— ha estat especialment vinculada al turisme: el descens de la indústria s'ha traduït pràcticament en un increment equivalent en el pes del sector turístic.

A més dels llocs de treball directes del sector turístic cal comptar els indirectes —comerç i restauració, i altres serveis per donar servei al creixement turístic. També cal su-

mar-hi que l'increment de població concentrat en aquests municipis genera una major demanda interna i de consum, que arrossega tot el sector de serveis. Cal destacar, però, que aquest tipus d'ocupació associada al turisme, en general, no té un alt valor afegit: es tracta de llocs de treball poc qualificats i amb salaris baixos.²³ Per tant, és

²³ Els salaris declarats el 2024 a l'Enquesta de Condicions de Vida de les persones treballadores al

l'increment de l'activitat turística a Barcelona ciutat en particular, i als municipis de costa en general, un dels factors explicatius d'aquest creixement de població.

Un segon factor econòmic que podria explicar el creixement de població a l'àrea metropolitana és la concentració d'institucions i organismes del Govern de la Generalitat a la capital catalana. En aquest cas, considerem que aquest factor, tot i tenir un cert efecte sobre el creixement de població, és un factor secundari i de menor importància que la terciarització cap al sector turístic,²⁴ ja que el pes del sec-

sector de l'hostaleria a Catalunya, eren de 13.700 € nets, mentre que el del conjunt de l'economia catalana les persones treballadores declaraven rebre un salari de 22.700 € nets. És el segon salari més baix, entre els 20 sectors que diferencia l'ECV, només superior al de les persones treballadores de la llar —13.550 € nets. En la mateixa ECV es pot consultar que la taxa de persones treballadores del sector de l'hostaleria que estan en risc de pobresa —el 15 %—, dobla la taxa general de risc de pobresa de les persones treballadores de tots els sectors, només superada per les persones treballadores de la llar i les persones que treballen al sector agrícola, ramader i pesquer.

²⁴ Al País Basc el pes dels treballadors de l'administració pública és un 17,7 % mentre que a Catalunya només un 13,9 % —4rt trimestre del 2025, segons l'EPA. De fet, al primer trimestre del 2005 a Catalunya el pes de l'ocupació pública era d'un 11,9 %, mentre que al País Basc era del 12,9 %. El creixement a Catalunya ha sigut de 2 punts mentre al País

Al segle XXI, el transport públic pot ajudar a enfortir els centres d'activitat no metropolitans existents i consolidar les dinàmiques locals o regionals que ja es produeixen

tor públic i el seu creixement són menors a Catalunya en comparació amb el País Basc.

Conclusió: al segle XXI els canvis en l'estructura econòmica condicionen la població més que les millores d'infraestructures ferroviàries i de transport públic

Tant al País Basc com a Catalunya, l'evolució de la població està molt més vinculada als canvis en l'estructura econòmica i al model econòmic, al creixement demogràfic, als condicionants històricogeogràfics de cada territori i, fins i tot, a la concentració administrativa, que no pas a les millores en les infraestructures de transport públic. A finals del segle XX, Catalunya ja partia d'una situació de forta macrocefàlia amb la capital com a nucli central, mentre que el País Basc comptava amb una distribució més equilibrada entre les tres capitals dels seus territoris històrics. Aquesta situació s'ha vist agreujada a Catalunya per una terciarització més intensa i un creixement massiu del sector turístic. Aquest canvi ha

incrementat la concentració de la demanda de treball i ha atret població cap a Barcelona i els municipis de costa, fet que ha afavorit una major concentració de població prop dels principals focus d'ocupació.

Al País Basc, tot i disposar d'una xarxa ferroviària menys extensa que la catalana, amb una de les capitals històriques sense connexió directa ferroviària i amb el major endarreriment en la xarxa d'alta velocitat de tot l'Estat espanyol, l'estructura econòmica, l'evolució demogràfica i la menor dependència del turisme han permès mantenir una distribució territorial més equilibrada, amb la població i l'activitat econòmica concentrades al llarg de la Y basca. De fet, el canvi demogràfic més significatiu al País Basc —el creixement de població de Vitòria a causa de la concentració administrativa—, ha millorat l'equilibri territorial de la població.

Al segle XXI, el transport públic pot ajudar a enfortir els centres d'activitat no metropolitans existents i consolidar les dinàmiques locals o regionals que ja es produeixen, però creure que la xarxa de transport públic

pot crear dinàmiques econòmiques i socials des de zero és un error que pot portar a intentar replicar en petit el model d'alta velocitat espanyol, amb una xarxa infrautilitzada per manca de demanda en la majoria dels corredors. Els objectius de la xarxa ferroviària han de centrar-se a garantir el dret a la mobilitat i facilitar la transició cap a una mobilitat sostenible, prioritzant els corredors amb demanda real i consolidant els nuclis d'activitat econòmica no metropolitans ja existents.

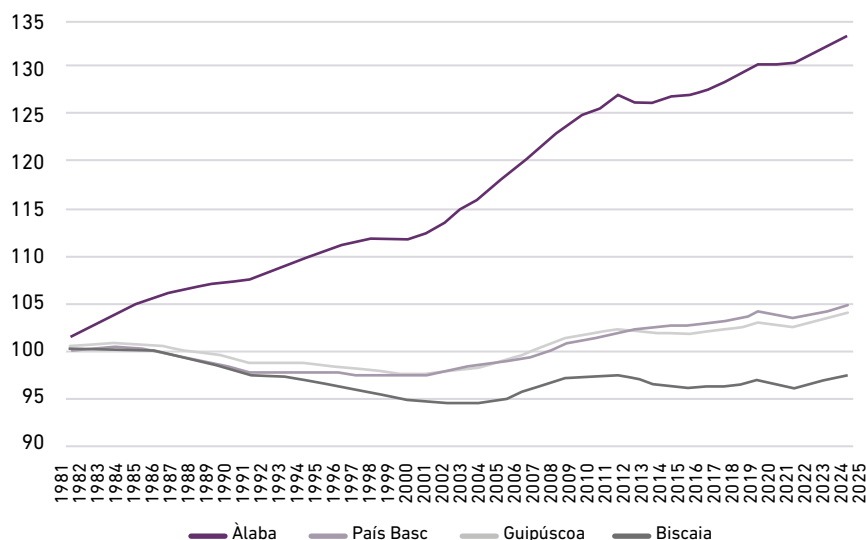
No podem —ni té gaire sentit— aspirar a replicar al País Basc en termes demogràfics i territorials, atès que partim de geografies, relleus i patrons de poblament molt diferents. Tampoc és un bon objectiu afavorir l'expansió urbana de Barcelona cap a corones cada vegada més àmplies. En canvi, cal enfortir els nuclis d'activitat econòmica fora de l'àrea metropolitana, millorant el transport públic dels territoris dels quals depèn la població que hi treballa, i no tant centrar-nos a millorar la connexió amb Barcelona. El principal projecte ferroviari de país hauria de ser la línia orbital ferroviària, que connectaria en una primera fase el

Basc ha sigut de gairebé 5 punts.

Per vertebrar el territori cal prioritzar la mobilitat intracomarcal amb transport públic, reforçant les xarxes de bus convencionals i a demanda

Gràfic 4

Taxa de creixement demogràfic al País Basc, 1980-2025
(base 100 = 1981)



Font: EUSTAT.

Baix Llobregat amb el Vallès i, en una segona fase, el Penedès, el Garraf i el Maresme, sense passar per la capital. Altres projectes, com el tren del Camp de Tarragona, la línia de tren lleuger entre Sallent i Manresa, la millora de les Rodalies de Lleida i Girona o l'optimització del servei ferroviari de Terres de l'Ebre tenen molt de sentit i contribuirien a enfortir

les dinàmiques econòmiques locals. Igualment, la millora dels serveis de Rodalies de Girona i els de la plana de Lleida amb Manresa i l'increment de freqüències i servei dels regionals de Reus i Tarragona afavoririen aquesta desconcentració respecte de l'àrea metropolitana. Alhora, cal aprofitar els busos de trànsit ràpid per donar servei a corredors no me-

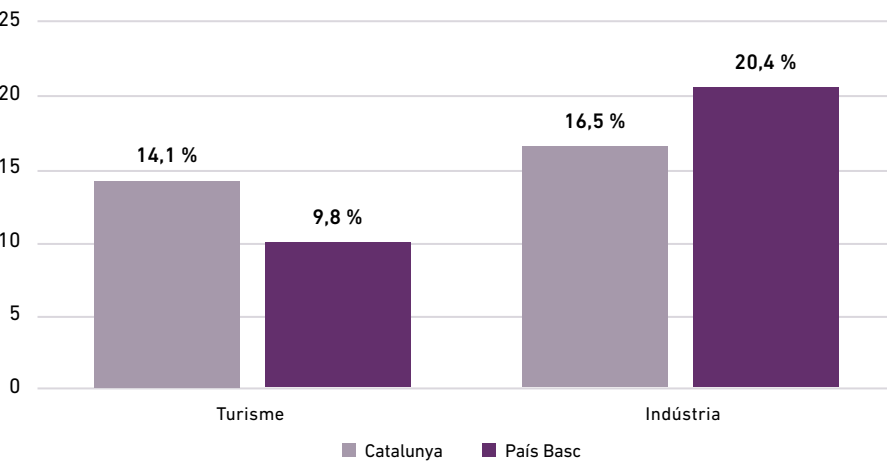
tropolitans amb demanda elevada, com l'existent entre Vic i Manresa amb serveis de bus exprés.

Cal no oblidar, però, que per vertebrar el territori cal prioritzar la mobilitat intracomarcal amb transport públic, reforçant les xarxes de bus convencionals i a demanda, ja que la majoria dels desplaçaments, fins i tot per motius econòmics, es produeixen dins de la mateixa comarca. Segons la darrera enquesta de mobilitat del govern del País Basc, corresponent al 2021 i que, per tant, cal analitzar amb la perspectiva d'un any amb restriccions a la mobilitat, l'ús del transport públic per a la mobilitat intracomarcal és del 26 %, mentre que a la demarcació de Barcelona —únic àmbit del qual es disposa de dades comparables— l'Enquesta de Mobilitat en Dies Feiners (EMEF) del 2024, indica que aquest percentatge és del 22 %. Aquesta diferència rau en un major pes dels busos interurbans en la mobilitat dins de la mateixa comarca en el cas del País Basc.

Ara bé, tot aquest esforç pot quedar en res si Catalunya no reorienta el seu model productiu. La forta dependència del turisme i dels serveis

El model econòmic català ha contribuït a sobresaturar els serveis de mobilitat, ha agreujat la crisi de l'habitatge i ha tensionat els serveis públics

Gràfic 5
Pes de l'ocupació per sectors, 2024 (en %)



Font: Enquesta de Població Activa, 4t trimestre (EPA), IDESCAT i EUSTAT.

associats, concentrada especialment a la costa i a Barcelona, ha estat un dels principals motors del creixement de població a l'àrea metropolitana. Aquest fenomen ha contribuït a sobresaturar els serveis de mobilitat, ha agreujat la crisi de l'habitatge i ha tensionat els serveis públics, sense que aquesta activitat econòmica hagi significat un increment substancial de la renda mitjana de la població catalana. Sense una reorientació del model productiu, qualsevol inversió en transport públic o habitatge serà

insuficient: el creixement de població continuarà concentrant-se a l'àrea metropolitana de Barcelona, atreta pel creixement de llocs de treball de baix valor afegit, fet que perpetuarà l'estancament de la renda mitjana i generarà més desequilibris territorials, problemes d'habitatge i de mobilitat. ■

■ Bibliografia

BAUM-SNOW, Nathaniel. «Did Highways Cause Suburbanization?» [en línia]. A *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 122, núm. 2, 2007, p. 775–805. Disponible a: <www.doi.org/10.1162/qjec.122.2.775>.

BROWNSTONE, David; GOLOB, Thomas F. «The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption» [en línia]. A *Journal of Urban Economics*, vol. 65, núm. 1, 2009, p. 91–98. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.jue.2008.09.002>.

COCHECI, Radu-Matei; PETRIȘOR, Alexandru-Ionuț. «Assessing the Negative Effects of Suburbanization: The Urban Sprawl Restrictiveness Index in Romania's Metropolitan Areas» [en línia]. A *Land*, vol. 12, núm. 5, 2023, art. 966. Disponible a: <www.doi.org/10.3390/land12050966>.

CTESC. Les polítiques de reequilibri territorial a Catalunya. A *Col·lecció Estudis i Informes*, núm. 71, 2025.

DUBÉ, Jean et al. «Can public investment in transport influence densification and land use? Evidence from the tramway of Dijon (France)» [en línia]. A *Transport Policy*, 2026. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.103927>.

FRANCH-AULADELL, Xavier et al. «The railway network and the process of population concentration in Spain, 1900–2001» [en línia]. A *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 32, núm. 3, 2014, p. 351–379. Disponible a: <www.e-archivo.uc3m.es>.

KAKAR, Khalil A. «Impact of Urban Sprawl on Travel Demand for Public Transport, Private Transport and Walking» [en línia]. A *Transportation Research Procedia*, vol. 48, 2020, p. 1881–1892. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.221>.

LI, Yue; XIE, Zihan; NIU, Lu. «Does affordable housing supply exacerbate urban sprawl? Evidence from Chinese cities» [en línia]. A *Habitat International*, vol. 168, 2026. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.habitatint.2025.103674>.

LI, Mingxi. «Transportation, decentralization, and path dependence: How did the old tramway shape Shanghai, China?» [en línia]. A *Explorations in Economic History*, vol. 94, 2024. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.eeh.2024.101619>.

QASSEER, Ola et al. «Centrality through public transport networks: The case of Budapest and Vienna» [en línia]. A *Journal of Urban Mobility*, vol. 9, 2026. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.urbmob.2026.100198>.

ROCHA, Bruno et al. «The heterogeneous effects of motorways on urban sprawl: causal evidence from Portugal» [en línia]. A *Research in Transportation Economics*, vol. 114, 2025. Disponible a: <www.doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101666>.