

L'ampliació de l'AP-7 convenç el teixit econòmic, que demana rapidesa

Pimec, la Cambra de Comerç, el RACC i el Col·legi d'Enginyers coincideixen que els tercers i quarts carrils són necessaris, però reclamen licitar al més aviat possible unes actuacions que acumulen molt retard

L'ampliació de l'AP-7 ha trobat un suport pràcticament unànim entre el teixit econòmic i tècnic català. Empresaris, enginyers i especialistes en mobilitat consideren que els nous tercers i quarts carrils són imprescindibles per resoldre el col·lapse de la principal autopista del país, però adverteixen que el principal problema ja no és el diagnòstic, sinó la lentitud amb què avancen els projectes. EL PERIÓDICO va publicar dies enrere que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible treballa en quatre actuacions per ampliar la capacitat de la via per més de 500 milions d'euros, amb nous carrils entre Sant Celoni i Montornès del Vallès, Martorell i Vilafranca Centre, la B-23 i Martorell, i l'Hospitalet de l'Infant i Amposta. Ara, les principals organitzacions econòmiques reclamen que aquests projectes deixin d'estar sobre el paper i es tradueixin al més aviat possible en licitacions, adjudicacions i obres. Qui es mostra més contundent és el president de Pimec Logística i vicepresident de la comissió d'Infraestructures de la Cambra de Comerç, Ignasi Sayol. Mentre atén aquest diari telefònicament observa des de la carretera una nova retenció a l'AP-7 en sentit contrari. «L'autopista està aturada una altra vegada», es lamenta. Segons el seu parer, la situació del Vallès ha superat fa temps qualsevol marge raonable. «Tenim puntes de 35.000 camions i aquest volum és inassumible», assegura. A la Jonquera, afegeix, circulen uns 15.000 vehicles pesants al dia abans de concentrar-se al corredor metropolità. Sayol afirma que les ampliacions «es necessiten des de fa anys», tant per raons de seguretat com per capacitat, i lamenta que el debat sobre les infraestructures s'eternitzi mentre els projectes amb prou feines avancen. «Estem farts de parlar amb uns i d'altres. Fem informes, fixem prioritats i objectius, però necessitem començar a veure que es fan coses», afirma. Segons el seu parer, el dèficit d'infraestructures ja té conseqüències directes sobre la competitivitat de les empreses. Pimec va presentar fa uns mesos un informe que conclouia que les congestions viàries provoquen pèrdues de productivitat, retards en les entregues i un augment dels costos logístics. «Les mercaderies no arriben a temps i això resta eficiència a tota l'economia», resumeix. El representant empresarial defensa que el reforç de l'AP-7 ha d'anar acompanyat d'una estratègia ferroviària per a les mercaderies, tot i que considera que no pot confiar-se tota la solució al tren. És especialment crític amb la futura línia Orbital Ferroviària, una infraestructura que, segons la seva opinió, tardarà dècades a materialitzar-se. «Necessitem una estratègia ferroviària única i consensuada, al marge del debat polític», reclama. Al RACC també consideren que el temps comença a jugar en contra. El director de l'Àrea de Mobilitat, Christian Bardají, recorda que el club automobilístic adverteix des de l'aixecament dels peatges el 2021 que l'AP-7 havia quedat sense prou capacitat per absorbir l'increment del trànsit. «El gran problema és la capacitat. No es tracta només de fer més carrils, sinó de gestionar millor l'autopista», adverteix l'enginyer. No obstant, creu que les solucions estructurals avancen amb massa lentitud. «Sabem que millorar l'AP-7 requereix 10 anys, però lamentem que ja n'hagin passat cinc i pràcticament no s'hagi fet res», afirma. Recorda que ja el 2022 es van anunciar actuacions per prop de 1.000 milions d'euros i considera que, malgrat això, «continuen sense existir compromisos clars d'execució ni calendaris definits». «Quan arribi la solució serà massa tard», adverteix. Bardají defensa que l'ampliació de la capacitat ha d'anar acompanyada de mesures de gestió de la mobilitat, un millor manteniment de la infraestructura i una visió conjunta de tota la xarxa viària catalana. En aquest context torna a plantejar la conveniència d'implantar un sistema de pagament per ús que permeti gestionar la demanda i garantir el finançament del manteniment de les carreteres d'alta capacitat. Una visió similar comparteix el degà del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya, Pere Calvet, que considera que l'AP-7 afronta

simultàniament un problema de manteniment i un altre de capacitat. Sobre aquest últim creu que el debat ja no hauria de ser «ideològic». «És una artèria europea i el trànsit de passada no deixarà de créixer», afirma. Tot i que aposta per potenciar el transport ferroviari de mercaderies, adverteix que aquest mai absorbirà per si sol el volum de vehicles pesants que circula pel corredor mediterrani. «Qualsevol millora és benvinguda. Anem tard, però si cal fer el quart carril, cal fer-ho», resumeix. Calvet també reclama més agilitat administrativa per part del Govern per executar aquest tipus d'actuacions i obre la porta al fet que la Generalitat assumeixi una gestió més directa de determinats aspectes de l'autopista si això permet millorar el manteniment i accelerar les inversions. El degà afegeix un altre element al debat: la resiliència de la xarxa viària. Considera necessari reforçar corredors alternatius perquè, quan es produeixi un accident o una incidència greu a l'AP-7, hi hagi itineraris capaços d'absorbir part del trànsit. «Si falla una infraestructura, n'ha d'existir una altra que permeti mantenir la mobilitat», assenyala. A la Cambra de Comerç de Barcelona, la directora d'Estudis d'Infraestructures, Àlicia Casart, posa el focus en els terminis. Recorda que bona part de les actuacions van ser anunciades fa ja diversos anys i considera que el següent pas ha de ser la licitació de les obres. «Això és el que volem escoltar», afirma. Segons el seu parer, els projectes «ja són història coneguda i el veritablement rellevant ara és que comencin a executar-se. «No es poden continuar deixant passar els anys», conclou. Malgrat els diferents matisos, les quatre organitzacions coincideixen en el diagnòstic. Catalunya necessita ampliar la capacitat de l'AP-7 amb tercers i quarts carrils allà on la intensitat de trànsit ha superat fa temps el disseny original de la infraestructura, completar la remodelació d'enllaços prevista entre l'Estat i la Generalitat i accelerar unes actuacions que consideren imprescindibles per a la mobilitat i per a la competitivitat de l'economia catalana. El consens existeix. El que reclamen ara és que les màquines arribin abans que els pròxims anuncis.

Font del document:

<https://www.diaridegirona.cat/catalunya/2026/07/20/ampliacio-autopista-ap7-convenc-teixit-economic-reaccions-132631978.html>