

La Cambra insta l'Estat a accelerar la tramitació dels projectes i inversions per ampliar la capacitat de l'AP-7

- Mentre aquestes inversions no es materialitzin, és essencial intensificar les accions a nivell de gestió del trànsit i dels accidents, accelerant la contractació del nou servei de grues per atendre els camions accidentats.
- Cal abordar de forma decidida les problemàtiques estructurals de la xarxa de transports i del sector del transport per carretera.
- Cal integrar l'AP-7 en un sistema de transport català multimodal i eficient, amb un impuls del transport de passatgers i mercaderies en tren.

Barcelona, 31 de juliol de 2025.- La Cambra de Comerç de Barcelona insta al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a **accelerar la tramitació de projectes i fer realitat amb la màxima celeritat les inversions anunciades el 2022, per valor de 1.050 M€, per millorar la capacitat i la funcionalitat de l'AP-7.** La corporació veu necessari aquest pas per solucionar els problemes d'aquesta infraestructura, que alhora reflecteixen les **mancances del sistema de transport català.**

Els problemes de fons de l'AP-7 arrenquen amb **l'aixecament dels peatges l'any 2021**, atraient vehicles que abans no circulaven per aquesta via, i coincidint també amb la **reactivació de la mobilitat** arran de la crisi de la Covid-19. Això s'ha traduït en un **gran augment de tràfic de vehicles**, tant cotxes com camions, que ha portat l'AP-7 **al límit de la seva capacitat operativa.**

A tall d'exemple d'aquest increment de la demanda de mobilitat de persones i mercaderies, entre El Papiol i Sant Sadurní d'Anoia s'ha passat d'una mitjana diària anual **de prop de 77.000 vehicles diaris el 2019 a més de 107.700 l'any 2024.** En altres paraules, en un termini de només cinc anys, s'han afegit al tràfic diari d'aquest tram d'autopista uns **23.100 vehicles lleugers i uns 7.600 vehicles pesants.**

La creixent demanda de mobilitat al nostre territori topa amb una **oferta limitada** a nivell de xarxa de Rodalies, de transport interurbà de viatgers i de transport ferroviari de mercaderies; a això se li afegeix l'absència de vies de gran capacitat alternatives a l'AP-7 gratuïta. Tot plegat ha portat l'autopista a **increments rellevants del tràfic, la congestió i les incidències en la via.** Les incidències a l'AP-7 poden trigar hores en resoldre's i la lentitud en la seva resolució, a la qual contribueix la insuficiència de recursos quan cal retirar vehicles pesants accidentats, acaba formant **retencions quilomètriques.**

En aquest context, cal fer realitat el més aviat possible les inversions planificades pel Ministeri, que inclouen actuacions com la implementació d'un **tercer i quart carril addicional en diferents trams de la via i també la millora de la seva accessibilitat i enllaços.** Sobre aquest darrer punt,

cal tenir present que l'AP-7 es va dissenyar en la dècada dels 60 sota criteris de velocitat i recaptació de peatge, amb trams molt llargs i sense accessos. Aquesta condició fa difícil, per exemple, desviar el trànsit cap a vies alternatives, fet que porta a formar més cues i retencions quan es produeix algun accident.

Mentre no s'implementen mesures d'increment de la capacitat i de millores funcionals en la infraestructura, **recau en el Servei Català del Trànsit (SCT) la tasca de gestionar el trànsit i les incidències de l'AP-7**, en coordinació amb el Govern de l'Estat com a titular de la carretera. En aquest sentit, resulta de vital importància que es tanqui amb la màxima celeritat per part del SCT la **licitació en marxa des del mes de juny per la contractació d'un servei de grues que cobreixi totes les tipologies de vehicles**, inclosos els camions de més de 3,5 tones, al llarg de tota l'AP-7. Aquesta mesura, llargament esperada, resulta clau de cara a millorar el temps de resolució d'incidències a l'autopista.

Per altra banda, **les restriccions i limitacions a la circulació dels vehicles pesants** que el SCT aplica a l'AP-7, tot i que es basen en una lògica de gestió d'una situació de trànsit molt complicada, **tenen un impacte directe en l'activitat del transport per carretera**, el qual ha de seguir responnent a les demandes dels seus clients en termes de terminis i horaris de recollides i lliuraments.

Cal abordar el desafiament estructural del transport per carretera

En termes de seguretat viària en l'AP-7, i per extensió al conjunt de la xarxa viària catalana, les administracions han d'anar més enllà de les restriccions i limitacions a la circulació i abordar de forma decidida les **problemàtiques estructurals** que amenacen actualment al sector del transport per carretera:

- **L'envel·liment del parc de camions:** aquesta qüestió està estretament lligada a les avaries creixents de vehicles a l'AP-7, especialment els vehicles pesants. La major part de les empreses de transport a Catalunya i Espanya (majoritàriament autònoms i pimes i més de la meitat d'elles amb una flota d'un sol vehicle) tenen dificultats per afrontar el cost de renovar els seus camions. En aquest cas, l'Estat i la Generalitat han d'establir i coordinar més línies d'ajut per a la renovació de flotes.
- **La manca de serveis d'inspecció d'ITV per als camions:** arran de la pandèmia, s'arrossega un clar dèficit de serveis d'inspeccions ITV a Catalunya, tant per la manca de centres com de disponibilitat de serveis especialitzats per a camions. Urgeix una reforma de cara a millorar l'oferta d'aquests serveis a Catalunya, una qüestió clau de cara a garantir la seguretat viària en l'AP-7 i en general tota la xarxa viària.
- **Manca de conductors:** a l'Estat espanyol, en els darrers deu anys, el sector ha anat suplint aquest dèficit amb conductors procedents de l'estranger. És imprescindible dissenyar i desplegar un pla de cara a atraure professionals del transport entre els joves amb accions en

termes de, entre d'altres: més facilitat d'accés a la professió (formació), reducció de la morositat o millores en les infraestructures (àrees de descans segures i amb serveis per als conductors de camions).

Cap a un sistema de transport català multimodal

La situació actual a l'AP-7 posa en evidència un **problema de model en el nostre sistema de transports** pel que fa a la capacitat i la gestió de la xarxa viària, però també del sistema de transport en el seu conjunt. En el cas de l'AP-7, és l'eix viari principal del **Corredor Mediterrani, columna vertebral de la nostra activitat econòmica i del nostre comerç**, enllaçant els ports i centres productius i de consum de l'Arc Mediterrani i donant sortida a les nostres exportacions cap a Europa.

Amb una mobilitat creixent tant de persones com de mercaderies, el Corredor Mediterrani, del qual forma part l'AP-7, hauria de trobar-se immers en un sistema de transports multimodal i eficient. Això **exigeix disposar d'una infraestructura potent a nivell ferroviari i viari, amb plena complementarietat entre aquests dos modes de transport**, que permeti, d'una banda, incrementar la quota de transport públic a través de serveis ferroviaris i de transport interurbà en autobús competitiu; i de l'altra, incrementar la quota del transport ferroviari de mercaderies. Tot plegat requereix accions importants i urgents en les infraestructures viàries i ferroviàries.

Pel que fa a la xarxa viària, **el Corredor Mediterrani està incomplet** i s'hauria de suplir amb actuacions que vagin més enllà de la implantació de tercers i quarts carrils en l'AP-7. Cal racionalitzar i equilibrar el sistema viari amb un traçat alternatiu a l'AP-7, sent la **B-40 una peça fonamental que cal dibuixar en els documents de planificació de les Administracions**; i sobre el nou esquema facilitar més i millors connexions amb els polígons d'activitat econòmica de zones com per exemple el Vallès.

Un altre element clau en la gestió de xarxa viària és el finançament. És imprescindible consensuar per part de les administracions, a escala estatal, un **model de tarifació per ús de les vies de gran capacitat** com a eina fonamental per recaptar fons per cobrir el manteniment de la via, per gestionar el trànsit i per contribuir a la transició verda del sistema de transports.

L'altra **assignatura pendent és el ferrocarril**, tant pel que fa als serveis de Rodalies i Regionals, com el transport ferroviari de mercaderies. **Pel que fa a les mercaderies**, a Catalunya la quota de mercat del ferrocarril sobre el total del transport terrestre de mercaderies (incloent carretera) **no arriba al 4%**, mentre que la mitjana europea es del 17%.

En el marc del full de ruta de la UE cap a la neutralitat climàtica, l'Estat ha marcat l'objectiu d'incrementar aquesta quota fins al 10% en l'horitzó 2030. Per fer això possible, caldrà portar a terme **actuacions ambicioses dins l'àmbit de les terminals ferroviàries intermodals i d'increment de capacitat i adaptacions de les línies ferroviàries cap al centre de la Península i cap a Europa**, que estan parcialment planificades i que trigaran anys en començar a implementar-se.

Pel que fa a les Rodalies i Regionals, és de vital importància **l'execució completa i en temps del Pla de Rodalies 2020-2030**, però també la definició de **noves actuacions per a l'increment de la capacitat i connectivitat del sistema**, que hauran de ser objecte d'un nou pla amb mires al 2040.