

AP-7: una autopista al límit que posa en risc el territori

Les mesures anunciades són accions necessàries, però insuficients. No podem resignar-nos a gestionar la precarietat amb solucions temporals

L'AP-7 és, sens dubte, una infraestructura vital per al teixit econòmic del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre. Però avui aquesta artèria de comunicacions que hauria de ser sinònim de connectivitat i competitivitat s'ha convertit en un coll d'ampolla perillós que amenaça la seguretat viària i la sostenibilitat empresarial i econòmica del territori.

Des de la fi dels peatges l'any 2020, el trànsit s'ha disparat. Segons un informe de la Universitat Rovira i Virgili, el volum de camions al tram tarragoní ha crescut prop d'un 50% en només tres anys, mentre que la intensitat global de trànsit s'ha incrementat un 37%. Actualment, hi circulen 12.000 camions diaris en un tram que continua tenint només dos carrils per sentit i sense vies alternatives, ja que molts trams de l'N-340 estan vetats al transport pesant. Aquesta saturació no és només una incommo- ditat: és un risc evident.

El Servei Català de Trànsit confirma que els accidents amb víctimes a l'AP-7 s'han duplicat en sis anys, passant de 87 el 2019 a 166 el 2025, i que els camions estan implicats en la meitat d'aquests sinistres, víctimes també d'una infraestructura sobreexplotada. Les dades són colpidores: aquest 2025 ja hi ha 15 víctimes mortals a l'AP-7, més del doble que l'any passat, i 10 d'aquestes al tram de Tarragona.



Cada accident és un drama humà, però també un impacte econòmic que comporta hores de retencions, cadenes logístiques interrompudes i costos afegits. El projecte d'ampliació amb un tercer carril fa anys que està encallat, mentre les empreses del territori pateixen les conseqüències d'una infraestructura obsoleta que concentra bona part del comerç exterior cap a Europa.

Les mesures anunciades —com la reducció de la velocitat a 100 km/h per als turismes i 80 km/h per als camions, la instal·lació de més radars o la intensificació dels controls amb helicòpters i drons— són accions necessàries, però insuficients. No podem resignar-nos a gestionar la precarietat amb solucions temporals. Cal una estratègia estructural: l'inici urgent de les obres del tercer carril, la millora dels accessos, la creació de zo-

nes segures per a controls i descans, i una política de mobilitat que integri de manera efectiva el transport ferroviari de mercaderies. Des de Pimec Tarragona som sensibles a les necessitats i singularitats del territori on desenvolupem la nostra activitat. El Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre no poden continuar assumint els riscos derivats d'una infraestructura que ha quedat obsoleta davant l'increment exponencial del trànsit. L'AP-7 és una via essencial per a la mobilitat i l'activitat econòmica, però la manca d'inversió i de previsió l'ha convertida en un punt crític de perillositat. La competitivitat i la productivitat també es fonamenten en infraestructures segures i eficients. L'AP-7 no pot seguir sent una artèria viària vinculada al caos. És hora d'actuar.



JORDI CIURANETA
President de Pimec Tarragona