



Director:
ALBERT SÁEZ

El Barça se impone al Elche (1-3) en un partido repleto de ocasiones. P. 48 y 49

Precio: 3 €

DOMINGO
1 de febrero de 2026

el Periódico

Edición digital:
ELPERIODICO.COM

CHEQUEO DE UNA INFRAESTRUCTURA CLAVE

La AP-7 sin peaje sale cara

El deterioro de la autopista del Mediterráneo se ha disparado tras el final del pago por uso

TEMA DEL DOMINGO
P.2 A 6

EL RIESGO

Cardedeu-La Roca, en el km 145, es el punto más peligroso

EL TRÁFICO

La circulación ha aumentado el 70% desde 2021, sobre todo de camiones

LA SINIESTRALIDAD

Los accidentes han aumentado el 40% y las muertes han subido el 13%

LAS DEFICIENCIAS

EL PERIÓDICO detecta más de 100 tramos con desperfectos en el asfalto

SONDEO DEL GESOP

El PP ampliará su mayoría en Aragón y el PSOE aguanta

Azcón tendría 10 escaños más que el PSOE y Podemos y el PAR se quedarían fuera

ESTIMACIÓN DE ESCAÑOS

Encuesta GESOP	PP	Vox	P.S.	CHA	UJ/Sumar	PSOE
Mayoría absoluta 34	28-30	11-12	2-3	4-5	2-3	18-20
Elecciones mayo del 2023	28	7	1	3	1	3
						23

Activos Una economía en plena ebullición

PANORAMA | P. 14 Y 15

El etarra que asesinó a Lluç: «Acertamos plenamente»

Entender Más



La tecnología del ICE para rastrear a inmigrantes genera polémica

PANORAMA | P. 8 Y 9

Catalunya tiene desde otoño un aviso por lluvia cada tres días

PERSONAS | P. 30 Y 31

REGALA ROSAS
EN SAN VALENTÍN
Rosistirem
rosistirem.com
931 770 289

P Tema del domingo:

Chequeo a un eje viario clave

La AP-7 acumula más de cien desperfectos en el asfalto

La gran autopista del Mediterráneo, que discurre desde la frontera francesa hasta Andalucía, vive un deterioro acelerado tras incrementar un 70% su tráfico desde 2020 ● EL PERIÓDICO ha radiografiado los 2.000 kilómetros de trazado de ida y vuelta

DAVID LÓPEZ FRÍAS
Barcelona

La AP-7 es la principal arteria terrestre del Mediterráneo en España. Arranca en la frontera con Francia y acaba en Andalucía. Fue la mayor autopista de pago del país. El fin de los peajes empezó en 2020 y se extendió en 2021 a Catalunya. Desde entonces, con un aumento del 70% del tráfico —especialmente de vehículos pesados— y un mantenimiento que los expertos califican de deficiente, su deterioro se ha acelerado. EL PERIÓDICO ha recorrido los 2.000 kilómetros de trazado de ida y vuelta y ha detectado más de un centenar de desperfectos. Señalamos aquí los más graves y hablamos con especialistas para identificar sus principales problemas.

La Jonquera-Barcelona

El kilómetro 1 de la AP-7 se halla en la frontera con Francia. La comparación entre las dos vías resulta sangrante. El firme de la Autoroute 9 (A9), la autopista francesa (de peaje) que entronca con la AP-7, luce impecable. Al cruzar a territorio español, el asfalto se convierte en una amalgama de parches y remiendos de distintas tonalidades de gris. Estas *muecas* son lo primero que percibe el conductor que llega a España por carretera, la presentación para los turistas de la *marca España*.

Ese primer tramo, desde La Jonquera hasta Barcelona, es representativo (tanto de subida como de bajada) de los grandes males de la otrora mayor autopista de peaje de España: hay socavones, zanjas y grietas por todo el trazado. Detrás de la evidente erosión están el in-



Carril abierto en sentido sur de la AP-7 a la altura de Gelida, en la zona afectada por el accidente de tren.

cremento de la circulación de vehículos pesados y la falta de inversión en mantenimiento.

El deterioro del asfalto se percibe en la práctica totalidad de los más de 150 kilómetros del tramo. Pero hay varios puntos donde el estado es crítico: desde la frontera hasta Figueras (salidas 3 y 4), todas

las salidas que desembocan en Girona (6, 6B y 7) y el entorno de La Selva (salida 10). Siguiendo hacia el sur, el tramo que discurre por Grannollers es otro de los que acusan un peor estado.

Los mayores socavones se encuentran en el carril derecho, que es el que registra a diario el intermina-

ble trasiego de los vehículos pesados que usan esta ruta.

Barcelona-Alcanar

El desprendimiento del muro, el pasado 20 de enero, a la altura de Gelida (salida 176), ha convertido la AP-7 en la primera vía rápida española implicada directamente en un

accidente ferroviario con fallecidos. Desde entonces, esa zona acumula colas kilométricas, a causa de los cortes de tráfico y las restricciones para su reparación.

Antes de llegar a ese punto, la autopista ya muestra deterioro. Uno de los tramos más castigados discurre por la emblemática área de servicio Porta de Barcelona (kilómetro 165, a la altura de Castellbisbal), donde los baches en el firme aparecen en los tres carriles. La reparación parcial de las zonas castigadas hace que la carretera presente un aspecto desigual: parece construida a base de retales.

Una tónica que se agrava a medida que la autopista se aleja de la capital catalana, cruza de provincia y se adentra en Tarragona. La salida 294 (Ametlla de Mar), en sentido sur, presenta el que tal vez sea el mayor socavón de la AP-7 a su paso por Catalunya. A los omnipresentes boquetes se les suma gravilla, suciedad, frenazos y restos de neumáticos, producto de reventones. Un problema en ambos sentidos de la marcha.

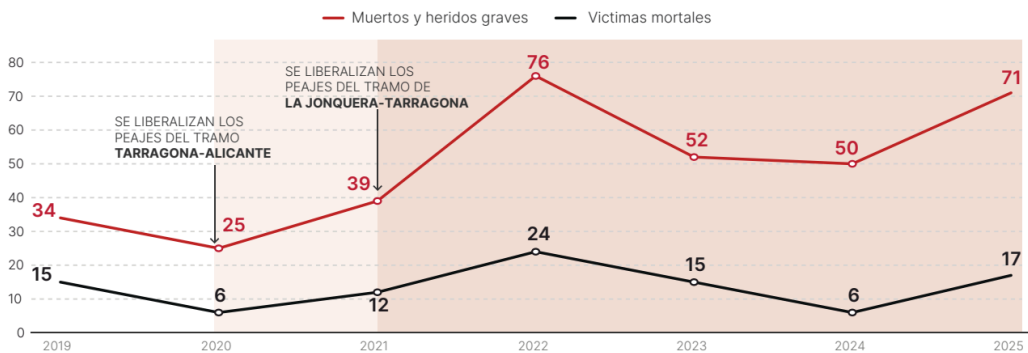
Comunidad Valenciana

La Comunidad Valenciana recibe al conductor con dos grandes badenes y la continuidad en las grietas del firme. Desde las primeras salidas (Vinaròs y Benicarló) se advierte cómo dichas fisuras han sido tapadas con material sellante. Avanzando por la provincia de Castellón, la presencia de reparaciones parciales aumenta. Hay tramos en los que el firme parece un mosaico.

El tramo que discurre entre los kilómetros 410 y 440, en dirección sur, es el que más parches de este tipo presenta. A ello se le suman unas finas zanjas horizontales en el

Jordi Cotrina

ACIDENTALIDAD EN LA AP-7



asfalto que provocan inestabilidad en la conducción. Un traqueteo constante que puede dificultar mantener el control del vehículo.

Endirección norte, el firme presenta mejores condiciones, fruto de intervenciones más recientes. Pero el drenaje del asfalto es cuestionable. Se forman pequeños charcos entre el arcén y el extremo de la calzada, hecho que puede provocar aquaplaning en condiciones meteorológicas adversas.

La AP-7 aquí empieza a aparecer y desaparecer. Hay tramos en los que el conductor no abandona la vía pero pasa a estar circulando por la A-7, la hermana paralela de la AP-7. Una autovía gratuita que era la ruta habitual de los transportes pesados cuando la AP-7 era de pago. Curiosamente, y aunque el volumen de vehículos en esos tramos de la A-7 (especialmente a la altura de Valencia) es muy alto, las condiciones del asfalto son notablemente mejores.

En el kilómetro 572 aparece un largo tramo de asfalto rayado, marcado con líneas verticales que se prolonga durante gran parte de la provincia de Alicante. En esa zona

En Catalunya, el deterioro del asfalto es mayor a medida que la autopista se aleja de Barcelona

se evidencia la falta de mantenimiento de la vía: paralela a la línea del arcén, discurre una línea de hierbas. Si esa vegetación no ha tomado ya la carretera es por el constante paso de vehículos. En el entorno de Benidorm vuelven a aparecer grietas, zanjas y socavones.

El kilómetro 745 (Torrevieja Norte) es el punto con mayor índice de peligrosidad de las autopistas españolas en el periodo 2020-2024, con un índice de 43,2, cuando la media nacional es de 8.

Murcia y Almería

La AP-7, hasta la provincia de Almería, presenta todavía dos tramos de peaje. Son la cara y la cruz. El primero, aún en la provincia de Alicante (a la altura de Torrevieja), demuestra que el pago de un peaje no garantiza el buen estado de la vía.

LAS PRINCIPALES DEFICIENCIAS DE LA GRAN AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO

Los iconos de la izquierda del autopista se refieren al carril sentido sur. Los iconos de la derecha se refieren al carril sentido norte



En esta parte, más que zanjas, hay badenes, los cuales provocan incomodidad e inseguridad.

El segundo, que llega desde La Manga (Murcia) hasta Vera (Almería), es tal vez el tramo en mejor estado de toda la autopista. El asfalto luce reciente y uniforme, nada que ver con los parches y remiendos de Catalunya y el inicio de la Comunidad Valenciana.

Al final de esa zona se encuentra el punto kilométrico 901 (Cuevas de Almanzora, Almería), el tramo de autopista de peaje con mayor índice de peligrosidad (63,2) en el anterior quinquenio (2015-2020), superando 14 veces el índice estatal medio. Un punto que ahora luce seguro y reasfaltado. Diez kilómetros más allá, desaparece la AP-7, no toca la provincia de Granada y vuelve a aparecer en Málaga, para morir en el municipio de Guadiaro (Cádiz), cerca de Algeciras. El tramo aún conserva algún peaje.

Hay consenso entre los expertos sobre las causas del deterioro. Josep Palau, presidente del RACC, explica a EL PERIÓDICO que «se trata de una vía de alta ocupación a la que le

Usuarios y expertos atribuyen el desgaste del vial al aumento de afluencia y al escaso mantenimiento

estamos pidiendo más de lo que puede dar». Cree que la buena situación económica y supresión de los peajes han provocado «el incremento de tráfico que soporta, especialmente de vehículos pesados».

También desde CCOO se apunta a que el incremento de los camiones y la falta de mantenimiento –este diario ha pedido, sin éxito, al Ministerio de Transporte las cifras de partidas destinadas a conservación–, han repercutido en la degradación del firme. «Cuando la vía era de peaje, Abertis invertía mucho en conservación y vigilancia –afirma Jordi Selvas, portavoz de Carreteras–. Ahora se asfalta con mucha menos frecuencia y hay menos operarios vigilando incidencias». De ahí que la principal arteria española del Mediterráneo se encuentre en sus horas más bajas. ■

Chequeo a un eje viario clave

Zowy Voeten



El continuo aumento del tráfico de mercancías pone al límite la AP-7

► El carril de la derecha está especialmente erosionado por el paso de camiones. Los expertos proponen restricciones horarias a su circulación

DAVID LÓPEZ FRÍAS
Barcelona

La eliminación de los peajes de la AP-7, aprobada el año 2018 e iniciada en 2020, ha provocado el aumento exponencial del tráfico de transportes de mercancías por esta arteria que cruza España por el litoral mediterráneo. «El 80% de los vehículos pesados en España pertenecen a autónomos, que principalmente miran los costes», ilustra este diario Jacobo Díaz Pineda, director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC).

La gratuidad de la circulación por la que ha sido la mayor autopista de pago de España llegó en torno a 2020. Hasta entonces, los camiones optaban por cruzar España por la autovía A-7 o por la nacional N-340. Ahora eligen la AP-7, lo que implica un mayor deterioro de una vía que presenta más de un centenar de puntos con desperfectos graves que pueden perjudicar la circulación.

Este tipo de vehículos suelen circular por el carril derecho, lo que provoca que esa parte de la calzada sea la más castigada por zanjas, grietas y socavones. En realidad, este carril es por el que, según la ley, deben circular todos los vehículos, no solo los pesados. Sin embargo, la erosión de esa zona de la pista «hace que los conductores perciban que ahora el carril más seguro es el de la izquierda», prosigue Díaz Pineda.

Este aumento del tráfico tiene un impacto en la infraestructura que requiere, subrayan los expertos, un aumento del mantenimiento. ¿Y cuáles son las cifras de inversión en mantenimiento? Este diario las ha solicitado, sin éxito, al Ministerio de Transportes. Sean cuales sean, lo que dejan claro los expertos y el análisis exhaustivo de la autopista es que son insuficientes para una vía con un volumen de tráfico tan grande como la AP-7. Los tramos catalanes de la AP-7 Tarragona-La Jonquera terminaron su concesión el 31 de agosto de 2021 y, tras la re-

versión, el Ministerio de Transportes pasó a gestionarlos vía contratos de conservación y explotación. Ese año, el primer gran paquete de licitaciones fue de 119,4 millones de euros, que incluían la AP-2. El pasado 2025, el Gobierno autorizó licitar 29,8 millones de euros para conservar 98 kilómetros en Tarragona, «destinados principalmente» a la AP-7 entre Salou y el límite con Castellón.

Acotadas las claves, ¿cuáles serían las soluciones? La que parece más evidente (y a su vez más impopular) es volver a gravar el paso por la AP-7. Regresar a los peajes, medida que se rechaza desde Automo-

Volver a imponer los peajes sería una de las posibles soluciones, pero resultaría la más impopular

vilistas Europeos Asociados (AEA). Su presidente, Mario Amaldo, afirma que «los automovilistas ya pagan 40.000 millones anuales», en alusión a la recaudación fiscal vinculada a la automoción. «Estimamos que con 2.000 millones anuales estaríamos ante una inversión razonable, y esa cifra ya la estamos pagando de sobra».

Desde CCOO apuntan a que, si bien es cierto que los camiones son los que más deterioran el firme, una parte importante de ellos proceden del extranjero. «En Francia y en otros países están pagando peajes y aquí les sale gratis», señala Jordi Selvas, responsable de Carreteras.

Tanto la Dirección General de Tráfico como el Servei Català de Trànsit (SCT) aclaran que la mejora de estas deficiencias no forma parte de sus competencias. Sin embargo, desde el SCT asumen que «toca ordenar esta situación, ya sea en el ámbito de la velocidad o del flujo de vehículos, además de realizar intervenciones vinculadas con los enla-

ces a otras vías» con el fin de reducir la siniestralidad, señala Ramon Lamiel, director del SCT.

Precisamente a la siniestralidad se refiere el presidente del RACC, Josep Palau, quien recuerda que «estamos en las peores cifras de los últimos 10 años en esa vía». Palau considera que «se trata de una vía de alta ocupación que ha visto cómo se ha incrementado en un 70% el tráfico desde la liberalización de los peajes». «Le estamos pidiendo a la AP-7 más de lo que puede dar», afirma.

A este respecto, Palau brinda varias sugerencias. La primera, en clave catalana: «Se debe incrementar la inversión en mantenimiento. Tal vez haya que plantearse la transferencia de competencias. El Gobierno español no va a proceder a poner peajes en unas zonas y en otras no, pero con la transferencia podríamos hacer como en el País Vasco: ellos asumen la competencia y son los que colocan peajes en sus vías».

El factor tren

El presidente del RACC apunta en otra dirección, coincidiendo con Ramon Lamiel. «También podría plantearse la opción de fijar horarios. La vía está congestionada, especialmente durante unas horas concretas. Si se restringe el paso a algunos vehículos durante unas horas determinadas y se les obliga a circular durante otras franjas horarias, se reduciría en gran medida esta congestión», mantiene.

F. Nadeu / D. Aparicio / G. Utiel Blanco



En la primera imagen, la AP-7 a la altura de Torredembarra, en la provincia de Tarragona. Arriba, un parche en el vial y debajo, camiones en dirección a Barcelona. A la derecha, baches en la zona de Castellón, cerca de Oropesa.



Las rutas alternativas para el transporte de mercancías también podrían desahogar estas infraestructuras: «España está muy superdotada al transporte por carretera. Otros países de Europa cuentan con buenas redes fluviales, que es algo de lo que carecemos en nuestro país», recuerda Mario Arnaldo, de la entidad Automovilistas Europeos Asociados.

En España, el gobierno «ha apostado en los últimos años por el transporte ferroviario, que es algo que requiere mucho presupuesto», señala. Según Arnaldo, al tren se han destinado la mayor parte de los recursos, lo que ha derivado en una disminución de financiación para el transporte por carretera y una tendencia al deterioro del pavimento», denuncia Díaz Pineda. «El problema radica en que otros medios de transporte, como el tren o el avión, requieren unos altos estándares de mantenimiento para operar. Pero en la carretera con bajos estándares todavía se puede circular».

«La siniestralidad está estancada en las carreteras. Es una mala noticia, porque la tendencia que llevábamos era la del descenso», prosigue el director general de la AEC, que no es optimista con respecto al futuro de las carreteras en España, pero afirma que el único elemento positivo «es que antes este debate se circunscribía al ámbito técnico y ahora ha saltado al ciudadano medio, que lo entiende y se queja». ■

La autopista que empezó a dibujarse en 1967 y se convirtió en un enlace estratégico en el corredor de transporte que va del norte de Europa al sur de España sigue sin resolver su modelo de gestión. No hay acuerdo sobre quién y cómo debe financiar la gran arteria del Mediterráneo.

60 años del sueño de Franco

D. L. F.
Barcelona

Desde febrero de 1967, cuando se adjudicó la concesión para construir la autopista que debía comunicar Barcelona con La Jonquera, hasta 2021, cuando se retiraron la mayoría de peajes en Catalunya, la historia de la AP-7 ha estado marcada por cambios en un modelo de gestión y financiación que, casi 60 años después, aún no está resuelto. El debate sobre un eventual traspaso de competencias y, sobre todo, cómo y quién debe pagar la gran arteria del Mediterráneo sigue abierto.

En febrero de 1967 se adjudicaba a Bankiunión (que luego se convertiría en Acesa) la construcción de la autopista que enlazaría a Barcelona con La Jonquera. Era la continuación de la *autoroute* francesa A-9, que moría en la frontera. En 1969 se abrió el primer tramo, que unía Barcelona y Granollers, como A-17.

Un año después, en junio de 1970, el dictador Francisco Franco se desplazaba a la provincia de Girona para inaugurar un tramo de 48 kilómetros entre Cardedeu i Maçanet de la Selva, lo que la convertía en la primera autopista interprovincial de España. Continuó hacia el norte (Girona Nord y Figueras) y llegó a La Jonquera en 1976.

A partir de ahí, fue creciendo hacia el sur. Se completaron secciones en la Comunidad Valenciana, Murcia y Almería, vertebrando la costa mediterránea. Su trazado se convirtió en parte de la Red de Carreteras Europeas E 15, un corredor clave de transporte de personas y mercancías del norte de Europa al sur de España.

La denominación también fue variando. A partir de 1986 pasó de llamarse A-17 a ser la A-7. Tras la reorganización de la red de carreteras en 2003, la autopista de peaje adoptó oficialmente la denominación AP-7 para diferenciarse de su hermana A-7, que ha sido

(junto con la N-340) la que ha soportado todo este tiempo el mayor volumen de vehículos pesados.

La explotación de la AP-7 se dividió, desde sus inicios, en tramos gestionados por concesionarias privadas que financiaban la construcción y mantenimiento con los peajes. Entre las principales estuvieron filiales del grupo Abertis, como Acesa o Aumar. La AP-7 se convirtió así en la mayor autopista de peaje de España.

Concesiones acabadas

A finales de la segunda década del siglo XXI, las concesiones fueron concluyendo. A partir de 2018, el Gobierno decidió no renovar los contratos de gestión privada y, conforme iban venciendo, se eliminaron los peajes.

El tramo entre Tarragona y Alicante dejó de cobrarse en enero de 2020, y posteriormente (en 2021) la mayor parte del resto de sectores –en Catalunya, de la Jonquera a Tarragona– quedaron libres de pago, integrándose en la

red estatal de carreteras gratuitas.

José Luis Ábalos, ahora en prisión, fue el ministro de Transportes en aquella etapa e incurrió en una, al menos aparente, contradicción: por un lado, impulsó la eliminación de los peajes de la AP-7, liberando tramos clave entre Tarragona y Alicante, y pasando la autopista a gestión estatal. Por el otro, promovió la idea de que las autovías gratuitas deberían tener algún tipo de pago por uso para ser sostenibles.

Aunque el Gobierno sostuvo públicamente que no tenía intención de imponer peajes en las autovías gratuitas, en julio de 2023 la Comisión Europea recordó que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia aprobado por la UE incluía el compromiso de España de desarrollar un mecanismo de pago por uso de las carreteras de alta capacidad a partir de 2024. De momento, el peaje a las autovías no se ha puesto en marcha, pero sí la supresión de los de la AP-7. ■

Chequeo a un eje viario clave

Los accidentes en esta vía aumentan un 40% desde 2019 en Catalunya

Diecisiete personas murieron el año pasado en la AP-7, cuyo punto más peligroso es el km 145, en Cardedeu-La Roca

DAVID LÓPEZ FRÍAS
Barcelona

La AP-7, hasta la supresión de los peajes, fue la autopista de pago más larga de España. 1.007 kilómetros que discurren por cuatro comunidades autónomas (Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia y Andalucía) y que los camiones evitaban por su elevado coste. Antes de 2020 (año en el que se inició la eliminación del pago por circular en la mayor parte de los tramos), un camionero que entrase en la vía por La Jonquera y saliese en Andalucía se veía obligado a pagar entre 130 y 150 euros de tributo. La alternativa era la autovía A7 y la carretera nacional N-340.

Desde 2021, la mayor parte del trazado es gratuita. Tras la supresión del peaje, el tráfico aumentó en torno a un 70%, especialmente en los tramos que discurren por Catalunya. Es la comunidad en la que la AP-7 concentra más circulación de las cuatro que atraviesa y también la que registra un análisis más detallado de la siniestralidad en esta vía. De hecho, entre 2019 y 2025, los accidentes han aumentado un 40%; las víctimas (mortales y heridos) se han incrementado un 30%, y los fallecidos, un 13%.

Estudios de peligrosidad

Diversas asociaciones llevan a cabo estudios sobre la peligrosidad de la AP-7 a su paso por las cuatro autonomías españolas. Es el caso de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que asigna un índice de peligrosidad a cada tramo de un kilómetro. Este indicador se obtiene relacionando el número de accidentes con víctimas en un tramo de carretera, la intensidad media diaria de vehículos (IMD) y la longitud del tramo. La media española de este índice es de ocho.

Este informe se lleva a cabo de forma quinquenal. Hasta 2020, el punto con mayor índice de peligrosidad estaba situado al final de

la AP-7, en el kilómetro 901, en el entorno de la salida de Cuevas de Almanzora (Almería), con 63,2. Aunque el nuevo documento aún no ha sido publicado, desde AEA han adelantado a EL PERIÓDICO la nueva clasificación de los puntos con mayor índice de peligrosidad.

Los puntos con el índice más alto de toda la vía están en la provincia de Barcelona. En el primer puesto se encuentra en el kilómetro 145, cerca de la salida Cardedeu-La Roca, con un índice de peligrosidad de 56,8. El kilómetro 146 registra otra de las cifras más altas, 37,7.

El segundo de Catalunya también está cerca: el kilómetro 161, en el tramo Mollet-El Papiol con un índice de 39,2. Y el cuarto es el kilómetro 171, llegando a Gelida, con un índice de 28,4. El derrumbe del muro de la AP-7 que causó el accidente mortal en la R4 de Rodalies se produjo cerca de ahí, en el kilómetro 175.

Otros puntos negros

El segundo punto con mayor índice de peligrosidad de toda España está en el kilómetro 745, en la provincia de Alicante, a la altura de la salida Torreveja Norte, con 43,2. Y el siguiente, excluyendo a Catalunya, se halla en el kilómetro 822, en la provincia de Murcia, con un índice de 32,5. Un número que no le sirve para meterse entre los tres primeros de Catalunya.

Respecto a la siniestralidad, la DGT recopila datos para toda España, pero no publica habitualmente estadísticas detalladas por carretera concreta en sus informes anuales accesibles al público. En los documentos generales de siniestralidad, la DGT no desglosa por tramo de vía, sino por tipo de vía (autopista, autovía, carretera convencional) y por provincia o por tipo de accidente, y estos informes no incluyen desgloses públicos por carretera específica.

El Servei Català de Trànsit (SCT), por contra, sí recoge estos



Camiones en la AP-7 a la altura de Torredembarra (Tarragonès).

La autopista suma 1.007 kilómetros, pero el recorrido catalán es el que concentra mayor circulación

El tramo de El Pertús (Francia) a La Roca del Vallès es crítico, con 16 siniestros registrados en 2025

datos. En 2019, la AP-7 a su paso por Catalunya registró 503 accidentes totales, que dejaron un total de 923 víctimas (incluyendo muertos, heridos graves y heridos leves). En 2024, la cifra subió a 701 siniestros y 1.157 víctimas. Y en 2025, en una tendencia alcista, se han contabilizado 707 accidentes con 1.198 víctimas.

El número de víctimas mortales en 2019 fue de 15. La cifra se redujo a seis fallecidos en 2020, año atípico por la pandemia. En 2021, aún arrastrando restricciones por el covid, la cifra de muertos subió a 12. En 2022 se registró la peor cifra de los últimos años: 24 personas perecieron en los tramos catalanes de la AP-7: «La conclusión que sacamos de esas cifras es que no hay que abrir peajes después de una pandemia, porque se da un fenómeno de pulsión tras contención», explica a EL PERIÓDICO Ramon Lamiel, director del SCT.

La cifra bajó a 15 muertos en 2023. En 2024 se logró un hito histórico: «Seis víctimas mortales en todo el año, la misma cifra que el año de la pandemia», apunta Lamiel. Un espejismo, dado que en 2025 ha vuelto a repuntar el número: 17 fallecidos en la AP-7 catalana, convirtiéndose en el se-

gundo peor dato de los últimos siete años.

Una evolución similar sigue la suma de «muertos más heridos graves» en esos mismos años en el territorio catalán de la AP-7. Se registraron 34 en 2019, bajó a 25 en el año de la pandemia, subió a 39 en 2021 y tocó techo en el funesto 2022, donde se contabilizaron 76 víctimas. La cifra descendió hasta 52 en 2023 y siguió esa tendencia a la baja con 50 en 2024. Sin embargo, 2025 volvió a aumentar y registró 71 casos.

El SCT divide estos accidentes con resultado de «muertos o heridos graves» por tramos, siendo el más crítico el primero geográficamente, el que va desde El Pertús (Francia) hasta La Roca del Vallès: en 2024, se contabilizaron 7 accidentes; en 2025 la cifra subió a 16.

El segundo más conflictivo es el último tramo de la AP-7 en Catalunya, el que va de Cambrils a Ulldecona: en 2024, hubo 4 accidentes con fallecidos o heridos graves. En 2025, la cifra se ha situado en 12.

La única buena noticia se encuentra en el tramo comprendido entre La Roca y Parets del Vallès: en 2024, se registraron 4 siniestros con muertos o heridos graves. El año pasado no hubo ninguno. ■

Zowy Voeten