

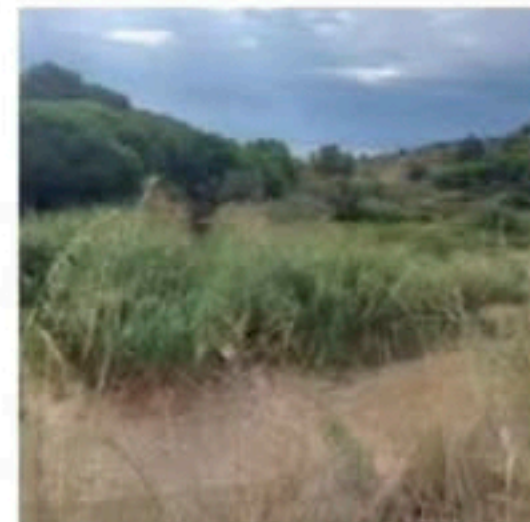


Coordinadora d'Emergència
Ambiental de Canet



Comunicat de premsa: EL FUTUR DE LA MOBILITAT AL MARESME, EN JOC!

Breu resum de les alegacions presentades al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya a l'anunci d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental "Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 85+000 al PK 116+750. Alella-Sant Pol de Mar".



Exposem en 6 grans trets els nostres arguments i demandes:

1. El Departament de Territori NO ha actuat seguint els acords del Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme.

Aposta per una mobilitat basada en el cotxe, que es contrària a tots els objectius dels diferents Plans directors elaborats pel Govern vinculats a la Mobilitat de la Comarca del Maresme. Els nous accessos projectats poden derivar cap a un increment de l'ús del vehicle privat tal i com es descriu la coneguda "Llei de la demanda induïda" com "més carreteres impliquen més cotxes".

La prioritat hauria de ser fer les inversions que prioritzin el transport públic i desenvolupar amb urgència les alternatives del Pacte del Maresme per a una mobilitat sostenible que redueixi les emissions que afecten el canvi climàtic i facin els pobles més habitables.

2. El projecte de la sortida 6 a Canet de Mar -Sant Cebrià de Vallalta i Sant Pol de Mar vulnera el planejament territorial parcial (PTMB).

Te afectació a sòls no urbanitzables i de protecció especial pel seu interès natural i agrari segons el Pla Territorial Metropolità de Barcelona així com al Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner. El PTMB considera com a sòl de protecció especial tot el sector est del terme comprès entre la C-32 i el front marítim, el qual també es considera com a espai amb protecció jurídica supramunicipal.

Un enllaç viari, no pot contravenir un Pla Territorial Parcial, com és el PTMB, i que no està previst al Pla d'Infraestructures de Transport, que és el Pla Territorial Sectorial d'infraestructures de mobilitat.

3. En cap cas queda acreditada la necessitat del nou enllaç a Canet-Sant Cebrià i Sant Pol.

L'anàlisi del projecte no demostra ni queda acreditat que el nou accés entre Canet de Mar i Sant Pol de Mar sigui necessari, ni que el nou enllaç compleixi amb l'objectiu d'afavorir la connectivitat, doncs actualment ja es disposa d'un enllaç cada 3Km aproximadament. Si l'enllaç es portés a terme hi hauria 3 sortides de la C-32 en un tram de 3,6 Km.

Els estudis, inclòs el Pla de Mobilitat Urbana de Canet encarregat per la Diputació de Barcelona, no identifiquen cap problemàtica relacionada amb la congestió a la xarxa bàsica viària del municipi que justifiqui aquesta infraestructura, ni contribuiria a la pacificació de la N-II, principal objectiu de les noves infraestructures.

4. És l'enllaç on més impacte al medi ambient i al territori de tots els enllaços proposats i Incompleix la normativa en Avaluació d'Impacte Ambiental

L'Estudi d'Impacte Ambiental és incomplet, ja que no avalua de manera adequada les conseqüències sobre la biodiversitat, la fragmentació d'hàbitats, ni la pèrdua d'espais agroforestals i incompleix la legislació en matèria d'avaluació ambiental en no considerar l'alternativa zero (no construir el nou enllaç) com estableix la Llei 21/2013 d'Avaluació Ambiental.

L'informe reconeix que l'accés de Canet es el que te major impacte amb medi de les 6 sortides, doncs, generaria un irreparable impacte socioambiental i pèrdua de sòl agrícola. Impactes a la fauna a espècies protegides (l'abellerol, l'astor, l'orenetta cua-rogenca, amfibis, rèptils,..), rieres, la connectivitat i als ecosistemes naturals, i destruiria una àrea agrícola encara activa i que limiten amb hàbitats d'interès comunitari (HIC) pinedes mediterrànies i els alzinars i carrascars, espais de gran valor ecològic que cal protegir.

5. El cost econòmic està completament injustificat

El projecte representa una despesa molt elevada de diner públic 20,6 i 30,8 milions d'euros segons l'alternativa 1 o 2, sense una justificació sòlida del seu benefici, inverteix en una infraestructura que fomenta l'ús del vehicle privat, en comptes de potenciar opcions més sostenibles, suposa un ús ineficient dels recursos públics i contradiu les polítiques de mobilitat sostenible que s'ha decidit impulsar a la comarca del Maresme.

Aquest enllaç és el que ofereix menys beneficis en comparació amb els costos associats, també és considerat l'enllaç més conflictiu així com el que ocasiona un impacte més elevat, més moviments de terres i mes superfície amb ocupació permanent.

6. Per tot això, demanem:

1. La retirada del projecte d'accés i de l'arxiu de l'expedient de l'Enllaç 6 de l'autopista C-32, d'accés a Canet-Sant Cebrià Sant Pol.

2. L'elaboració d'un Pla de Mobilitat Sostenible al Maresme. Aquest pla ha de prioritzar inversions en transport públic i mobilitat sostenible, en lloc de perpetuar un model basat en el vehicle privat.

3. La reorientació dels recursos econòmics previstos al projecte cap a infraestructures sostenibles: s'haurien d'invertir en la millora del transport públic i la mobilitat sostenible a la comarca.

Per més informació: <https://cepanoticies.wordpress.com/2025/02/27/el-govern-publicita-la-mobilitat-sostenible-pero-promou-el-vehicle-privat-a-costa-de-trinxar-el-territori/>

Telèfons de contacte:

Mercè Girona CEAC/CEPA-EdC: 627 45 46 14

Antoni Esteban Preservem el Maresme 609 446 946