



MOCIÓ D'OPOSICIÓ A LA CONSTRUCCIÓ DEL NOU ACCÉS A LA C-32 EN EL TERME DE SANT POL

Presentada per la Candidatura d'Unitat Popular (CUP)
a l'Ajuntament de Sant Pol de Mar. Febrer 2025.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya ha iniciat el procés d'exposició pública dels estudis informatius i d'impacte ambiental per a la millora de la connectivitat de la C-32 entre Alella i Sant Pol. Es tracta dels quatre nous accessos previstos a la via ràpida a Teià, Premià de Dalt-Premià de Mar, Vilassar de Mar- Cabrils i el que ens afecta a Canet de Mar- Sant Pol de Mar i Sant Cebrià i que suposarà l'execució en el nostre terme de dues rotondes a banda i banda de l'autopista que es connecten mitjançant un nou pas inferior al camí de Canet. La rotonda costat sud connecta amb el nucli de Canet i la rotonda costat nord connecta amb les urbanitzacions de Bellavista i Bellaguarda.

L'Estudi d'impacte ambiental exposa que, en el cas de l'enllaç número 6 en el nostre terme municipal, l'impacte ambiental i paisatgístic és moderat, ja que al tractar-se d'espais ja poc o molt degradats, aquest fet fa que no existeixin prous criteris més enllà de la demanda social o aspectes constructius que permetin triar entre les dues alternatives proposades. Es decanta però per l'alternativa 1 que suposa, entre d'altres:

- la construcció de dues rotondes a banda i banda de l'autopista.
- la construcció del pas inferior aprofitant el torrent dels Oms que pot causar la destrucció del rial, amb l'impacte ambiental corresponent com la pèrdua de sòl agrícola i forestal, contaminació per trànsit rodat en zones adjacents, i pèrdua de connectivitat de fauna i flora.
- la connexió d'accés a les urbanitzacions de Bellavista i Bellaguarda, actualment camins forestals que haurà d'utilitzar l'actual accés des de la urbanització El farell, un camí forestal ja molt castigat per la mobilitat de vehicles que accedeixen a les urbanitzacions.
- la urbanització de part del rial dels Oms amb fort impacte hidrològic que en cas de pluges torrencials – cada cop més freqüents - podria accelerar o provocar més escorrentia de terres, amb els riscos que això pot suposar.
- l'afectació del torrent de la Murtra com a vial d'accés.
- l'afectació a la masia de Can Bella de dalt recentment incorporada al Pla especial de Masies aprovat definitivament al ple de gener de 2025.
- Risc de passar de trama agrícola a trama urbana de l'àmbit afectat per la nova mobilitat generada.

Cal recordar que el 1994 es va posar en servei el tram de la C-32 entre Mataró, Mataró rondes, i Palafolls, i el 2010 el tram entre Palafolls i Tordera, un total de 35 quilòmetres d'autopista amb 11 enllaços, dels quals 7 són totals i 4 parcials. Un enllaç cada 3 quilòmetres aproximadament.

L'autovia gratuïta que s'havia promès a la ciutadania es va convertir, de la nit al dia, en una nova autopista de peatge. Una més al nostre país.

La construcció de la nova autopista i dels seus enllaços ja significà llavors una afectació molt important del territori i dels seus municipis. Va afectar negativament nombrosos espais naturals i agrícoles i suposà una degradació significativa de tot l'entorn natural. Es va generar a l'ensem una major pressió urbanística sobre les poblacions, urbanitzant-se zones adjacents i properes als esmentats enllaços.

En aquell moment, aquesta infraestructura va ser assumida i acceptada per necessitat. Calia entre altres coses descongestionar la N-II, disposar d'una via ràpida d'accés a Barcelona i facilitar l'accés i la interconnexió de les poblacions.

Ara, però, reeditar un nou capítol d'aquella història amb la construcció de nous enllaços és del tot innecessari, i segueix ajustant-se a un model de mobilitat basada en el vehicle privat com a mitjà de transport.

El que volem és conservar l'escàs territori natural i agrícola que encara ens queda (patrimoni de tots els ciutadans), desenvolupar un model de mobilitat sostenible basat en el transport públic i respectuós amb el medi, i evitar una nova càrrega de mobilitat obligada a una zona de Sant Pol, del tot prescindible.

Considerem, per tant, que aquests accessos són totalment innecessaris perquè estan situats a molt poca distància dels accessos ja existents.

Perquè no és cert que contribueixin a la pacificació de la N-II. Contràriament, la seva construcció facilitaria que un major nombre d'habitants de la zona metropolitana optessin per traslladar la seva residència habitual a la nostra comarca, augmentant així els desplaçaments per anar a treballar a la capital i congestionant encara més el trànsit a la C-32 i de retruc també la N-II.

Per tot això, proposem els acords següents:

Primer. Aprovar el rebuig de l'Ajuntament de Sant Pol de Mar a la construcció d'una nova sortida de la C-32 a Sant Pol de Mar, tant sigui l'alternativa 1 o l'alternativa 2 proposades, ara i en un futur, ja que no responen a cap necessitat i causarien un impacte ambiental irreparable.

Segon. Iniciar la redacció d'una al·legació al projecte per part de l'ajuntament que deixi palesa l'oposició al projecte.

Tercer. Rebutjar la construcció del nous accessos a l'autopista C-32 a l'Alt Maresme i reclamar al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya que retiri els projectes de noves sortides a l'Alt Maresme.

Quart. Reclamar un augment significatiu de l'oferta de transport públic, tant d'autobús com de tren (i de les inversions necessàries), per tal de reduir la dependència del cotxe privat i contribuir activament a la descarbonització i a la pacificació de la N-II.

Cinquè. Notificar l'aprovació d'aquesta moció al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, al Consell Comarcal del Maresme i als ajuntaments d'Arenys de Mar, Canet de Mar, Calella i Pineda de Mar.