

La Plataforma Aturem la C32 representada per les Associacions SOS Lloret, Salvem Pinya de Rosa de Blanes, Preservem el Maresme,

xxx, amb DNI xxx, coma a representant de Aturem la C32, amb NIF xxxx, i adreça a xxxxx de Girona.

ADREÇADES A:

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

EXPOSEM:

El dret d'exercir les **AL-LEGACIONS** oportunes, al projecte de perllongament de l'autopista C32 entre Tordera i Lloret de Mar, projecte amb la clau: TA-NC-93024.2-A2.

EN BASE AL SEGÜENTS FONAMENTS I ANTECEDENTS:

Després de l'estudi del projecte de construcció del nou ramal de la C32 entre Tordera i Lloret, i d'haver mantingut les reunions pertinents amb representants del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, al·leguem a la totalitat del projecte, per tres motius fonamentals:

A nivell ambiental i paisatgístic:

1) L'exempció de sometiment del nou traçat al procediment d'avaluació d'impacte ambiental per part de la Ponència Ambiental.

El projecte avaluat a la Declaració d'Impacte Ambiental de 28 de setembre de 2001 és substancialment diferent al projecte actual la qual cosa comporta que aquesta Declaració d'Impacte Ambiental no sigui vàlida.

L'estudi d'impacte ambiental que es va fer en motiu del projecte d'autopista fins a Tossa de Mar i de connexió amb la N-II, tot i que preveia una zona d'estudi més extensa, no ha analitzat alguns espais afectats per el nou traçat, de manera que entenem que **és un estudi incomplet, alhora que obsolet**, doncs fa més de 15 anys que es va realitzar i la coberta vegetal afectada ha canviat substancialment, a més, **no s'ha tingut en compte la condició de terrenys de protecció especial** establerta pel planejament territorial (PTPCG aprovat el juliol 2010). A tall d'exemple: el projecte inicial preveia un túnel a la zona dels Tres Turons, i ara és un fals túnel, per tant aquesta modificació no ha estat recollida en l'estudi d'impacte ambiental, ni tampoc ha estat recollida la modificació de l'enllaç de Fenals, entre d'altres

Així mateix, l'estudi d'impacte ambiental no ha tingut en compte la inserció de la infraestructura en l'entorn, amb l'objecte de poder demostrar que no s'afecta

substancialment als valors pels quals aquests sòls s'han protegit, especialment pel que fa als valors naturals i de connectivitat ecològica.

2) La infraestructura projectada, afecta la connectivitat ecològica descrita al Catàleg d'Espais d'Interès Natural de les Comarques Gironines (ANG i Diputació de Girona, 2009). L'espai natural afectat pel projecte és el corredor biològic natural entre la zona de les serres del Montnegre-Corredor i l'Ardenya-Cadiretes, i entre aquestes serralades litorals i la plana interior de la Selva.

3) La matriu biofísica d'aquest territori, on la major part dels terrenys tenen una pendent superior al 20% i una coberta vegetal arbòria important, no propicia la implantació d'un traçat lineal sense que aquest esdevingui una intrusió visual important i una alteració substancial de l'erosivitat del sòl. Cal dir que la proposta de traçat preveu un moviment de terres de gairebé 2 milions de m³ en el total de desmunts i terraplens presents al llarg de tota la via.

4) La declaració d'impacte ambiental (DIA) de l'any 2000/2001 està caducada a efectes de la llei vigent (21/2013 de 9 de desembre, d'avaluació ambiental) i la renovació de la seva vigència l'any 2010 i 2014, per part de la Ponència Ambiental, no és vàlida pel fet de no incloure ni avaluar les modificacions que el projecte actual presenta respecte a l'avaluat.

A nivell de mobilitat:

5) L'estudi de trànsit realitzat per MCrit, a petició del Departament de Territori i Sostenibilitat, preveu que el nou ramal de la C32 fins a Lloret arribi a captar un volum de 9.626 vehicles, procedents de la GI-682 i de la C63. Aquest valor suposa una disminució del trànsit a la GI-682 del 33,8% i d'un 11,3% a la C63. Tanmateix, estudis de mobilitat encarregats per l'Ajuntament de Lloret, amb dades del Servei Català de Trànsit, situarien el percentatge d'usuaris potencials procedents de la GI-682 cap a la C32 en el 22% del total.

Tant si parlem del 33,8% com del 22%, **aquesta disminució és del tot insuficient per poder resoldre els problemes de mobilitat que pateixen els usuaris de la GI-682**, perquè amb aquests valors la GI-682 seguirà superant la seva capacitat de càrrega. De fet, tot i la disminució prevista, la GI-682 encara presentaria un trànsit similar als registrats al peatge de Sta. Susanna, o la N-II al seu pas per Malgrat de Mar, que disposa de 2 o més carrils per sentit, i trams desdoblats.

A més, el percentatge de vehicles de la GI-682 que podrien utilitzar la C32 durant l'estiu pot ser encara menor, tot i tenir una IMD molt superior. El perquè d'aquest menor percentatge d'usuaris de la GI-682 que aniran pel nou ramal a l'estiu, s'explica per la composició dels usuaris estivals de la GI-682. La majoria d'usuaris de la GI-682 a l'estiu són residents de Blanes i Lloret que van a

treballar a l'altre poble, i turistes que estan passant les seves vacances en els municipis de Blanes i Lloret i que utilitzen aquesta via durant els dies que estan de vacances per anar a la zona de serveis de Blanes o a les platges i cales que hi ha entre aquests dos municipis. En canvi, utilitzaran el nou ramal de la C32 els turistes que vinguin de Barcelona i només pel viatge d'anada i tornada, perquè per a la resta de desplaçaments faran servir la GI-682. Així mateix, els viatges per feina de Lloret fins a Barcelona per la C32 es reduirien durant l'estiu.

D'altra banda, un problema afegit pels usuaris del nou ramal de la C32 i que no s'ha contemplat en el projecte és que els qui accedeixin a Blanes procedents de la GI-600, es trobaran que la rotonda del "McDonalds" -a la GI-682-, estarà saturada pels usuaris interns, i hauran de fer cua com fins ara. Els estudis encarregats pel Departament de Territori i Sostenibilitat confirmen que aquesta rotonda té un trànsit diari de 100.000 vehicles i per tant, **la reducció de 9.626 vehicles seria inapreciable.**

Hi haurà el mateix problema pels que accedeixin des de la C32 a Lloret per la sortida de la C63, on la rotonda d'accés a aquest municipi presenta fortes retencions durant l'estiu, donat que és la carretera per on accedeixen els turismes i autocars estrangers que arriben de l'AP7 i de l'aeroport de Girona, així com turistes de l'Estat Espanyol que utilitzen aquesta xarxa de comunicació estatal.

Tampoc s'ha tingut en compte en l'estudi de trànsit **l'important trànsit de camions que comporta la posada en funcionament del CTRM (Centre Tractament Residus Municipals) de Lloret, atès l'àmbit territorial que atén la instal·lació (Comarca de la Selva i municipis del Baix Empordà i Gironès)**, i que han d'anar a girar a la rotonda de Mas Romeu per entrar al vial d'accés a l'abocador, en tant que el gir directe a l'esquerra és prohibit. Aquest fet suposa l'augment de vehicles en una via ja congestionada pel propi trànsit intern Vidreres-Lloret.

6) Per finalitzar l'apartat tècnic, cal destacar que els estudis encarregats pel Departament de Territori i Sostenibilitat, conclouen que amb el nou ramal de la C32, l'estalvi de temps a la GI-600 serà de només 0,68 minuts, i a la GI-682 de 0,66 minuts. Per tant, **l'estalvi de temps no arribaria al minut** pels usuaris d'aquestes vies, que recordem són la majoria dels que les utilitzen actualment. Aquestes dades posen de relleu l'absoluta ineficiència del nou ramal de la C32 fins a Lloret, per resoldre els problemes de mobilitat entre Blanes i Lloret de Mar, i per tant, és un argument suficient per posar en dubte la necessitat de prioritzar aquesta infraestructura.

7) Les alternatives: cal tenir present que existeixen altres projectes estudiats pel Departament de Territori i Sostenibilitat, i que donen resposta als problemes de mobilitat entre Blanes i Lloret de Mar. Es tracta del desdoblament de la GI-600 i GI-682. Aquests projectes, més els previstos en els POUM de Blanes i

Lloret de desenvolupament de sengles rondes de circumval·lació, millorarien la mobilitat entre ambdós municipis.

Segons aquests estudis, **el desdoblament reduiria en un terç el temps d'espera** a la rotonda del "McDonalds" (GI-682) a Blanes, **i milloraria en 1 min el temps de trajecte, és a dir, un estalvi de temps lleugerament superior al projecte de perllongament** de la C32. A això cal sumar-hi l'estalvi de temps que s'hi afegiria quan es desenvolupin les rondes previstes en el POUM de Blanes i Lloret, i que captaran part del trànsit intern que actualment està utilitzant la GI-682. L'estudi de mobilitat de les rondes encara no s'ha realitzat.

A nivell econòmic:

8) El cost d'aquests nous 7,5 Km de C32 és, a priori, de 71 MEur (77,6 MEur si sumem direcció d'obres i projectes). Aquesta inversió a càrrec de l'empresa concessionària de la C32: Invicat (Abertis). Cal recordar que l'any 2021 la concessió de la C-32 finalitza i que els diners que no s'hagin generat per trànsit induït s'hauran de pagar mitjançant l'administració competent, en aquest cas la Generalitat de Catalunya.

En aquest sentit, un senzill càlcul fet amb les dades facilitades pel Departament de Territori i Sostenibilitat, permet veure com l'any **2021 només s'haurà cobert el 17,3% de la inversió**, i per tant la Generalitat haurà de fer front a un deute de 58,7 MEur.

El càlcul surt de multiplicar els 9.626 v/d x import del peatge x 365 dies x increment previst anual d'1,44% (segons recomanació MIFO), des de l'any 2018 (data de finalització de l'obra) fins al 2021.

Aquest càlcul s'ha realitzat suposant que: tot l'import del peatge es destina a amortitzar la inversió, i que els 9.626 v/d potencialment a captar per la C32 són nous usuaris. Malgrat això, ni tot l'import del peatge serà per compensar la inversió, ni els 9.926 v/d seran nous usuaris, perquè actualment per anar a Barcelona ja utilitzen la C32 i estan comptabilitzats en el trànsit actual de la barrera de Sta. Susanna.

Així doncs, l'any 2021 la Generalitat es trobarà amb un deute amb la concessionària d'autopistes de com a mínim 58,7 MEur més interessos. Aquesta situació no seria insòlita i la Generalitat de Catalunya ha hagut de compensar diverses vegades a la concessionària per no assolir el trànsit previst.

9) D'altra banda, el **darrer tram de la C32 entre Palafolls i Tordera**, finalitzat l'any 2010, amb un cost de més de 50 MEur, **encara s'està amortitzant. Amb aquesta situació de deute amb la concessionària és inacceptable continuar assumint despeses d'aquesta magnitud.**

10) Val a dir que **el desdoblament de la GI-600 i la GI-682, tenen un cost de 48,8 MEur, és a dir un 31,3% inferior al cost que tindria el nou ramal de C32 fins a Blanes.**

10) Tanmateix, un estudi vàlid hauria d'analitzar la rendibilitat econòmica comparant les possibles alternatives per solucionar els problemes de mobilitat existents al territori, per concloure que la més adequada i/o rendible econòmicament seria la que obtingués millor resultat de la comparativa.

El projecte de referència es sustenta en un estudi de rendibilitat econòmica que té per objectiu determinar la contribució del projecte al benestar de la societat en el seu conjunt, avaluant els impactes (costos/beneficis) derivats del mateix. D'acord amb les manifestacions públiques dels nostres representants polítics aquest projecte no tiraria endavant si el resultat de l'anàlisi no fos positiu.

L'estudi es realitza en base a dos escenaris: 1) no es fa cap actuació i 2) es construeix el nou ramal de la C32 entre Tordera i Lloret.

Els impactes avaluats s'agrupen en a) costos de temps (estalvis en els temps de trajecte dels usuaris de la xarxa de transport de l'àmbit gràcies a l'execució de la nova infraestructura), 2) costos operatius (variacions dels costos derivats de l'operativa dels vehicles: pneumàtics, carburants, manteniment,...) i 3) costos externs (actes externs sobre la societat tant durant la construcció com en la fase d'operació de la infraestructura: pol·lució, soroll, canvi climàtic, paisatge i natura,...).

Tenint en compte els escenaris analitzats i les variables considerades no cal fer gaires càlculs per concloure que el resultat de l'estudi serà positiu respecte l'execució del projecte de referència, en comparació a deixar la situació tal i com està actualment.

EXPOSATS ELS ANTECEDENTS I LES AL·LEGACIONS, ELS DEMANEM:

- Que s'invalidi l'Estudi d'Impacte Ambiental, realitzat a finals dels anys 90 del segle passat, i en el que s'han basat les diferents Ponències Ambientals per elaborar la Declaració d'Impacte Ambiental, per incomplet i obsolet. La zona objecte de l'estudi efectuat anteriorment no coincideix totalment amb el projecte actual. De la mateixa manera, la composició i estructura de la coberta vegetal ha variat molt respecte l'estudi original de fa 15 anys, com també ho ha fet la fauna present en rieres i hàbitats forestals.
- La Ponència Ambiental de l'any 2010 no es pot basar en una Declaració Ambiental de l'any 2000, quan la validesa de la mateixa és de 4 anys, per tant, estem davant d'un defecte de forma i contingut molt greu, que a més, s'ha utilitzat per preparar un projecte amb un impacte ambiental sever i un cost econòmic de més de 77 MEur (si tenim en compte

Direcció d'Obra i Estudis). Per tot això demanem l'anul·lació dels informes favorables de les Ponències Ambientals dels anys 2010 i 2014.

- Que es desestimi el projecte per la manca d'un Pla de connectivitat ecològica, donat l'important paper de l'espai natural afectat com corredor biològic entre el massís del Montnegre-Corredor i l'Ardenya-Cadiretes, així com entre les serres litorals i la plana interior de la Selva. Un espai que recordem són terrenys de protecció especial segons el planejament territorial (PTPCG Aprovat el juliol 2010) i on hi ha catalogats hàbitats d'interès prioritari.
- Que es desestimi el projecte per la manca de cap informe de l'Observatori del Paisatge, donat l'impacte paisatgístic que suposa una infraestructura d'aquest tipus en una zona de gran diversitat paisatgística com és l'afectada.
- Que es desestimi el projecte per la manca d'un Pla de Prevenció d'Incendis Forestals que reculli l'afectació d'aquesta infraestructura viària en la xarxa de camins i pistes que contempla l'actual Pla, donat que es tracta d'una zona molt sensible al risc d'incendi.
- Que abans de tirar endavant el projecte de perllongament de la C32 es realitzin estudis de la capacitat de càrrega de la GI-682 per veure si realment els vehicles que utilitzaran el nou ramal de la C32 seran suficients per evitar els col·lapses de trànsit a la GI-682.
- Que es repeteixin els estudis de trànsit realitzats al març de 2014 per MCrit, als mesos d'estiu d'aquest 2015, tant per la GI-682 com per a la C63, i així poder establir el volum de vehicles captables per la C32, durant el període de màxima circulació per les vies afectades.
- Que s'inclouï en al nou estudi de mobilitat, l'increment de trànsit pesat a la C63 que suposarà el CTRM de Lloret de Mar, quan estigui a ple rendiment i arribin residus que es destinaven a d'altres instal·lacions de tractament finalista dels residus (Dipòsits controlats de RSU).
- Que es tingui en compte, a l'hora d'avaluar la viabilitat del projecte, els resultats que reflecteixen que amb el nou ramal de la C32, l'estalvi de temps dels usuaris de la GI-682 no arribarà al minut, així com que la rotonda més transitada de la GI-682 seguirà col·lapsada atès que tan sols es reduiria el trànsit de 100.000 a 90.000 vehicles/dia.
- Que es faci públic el deute actual de la Generalitat de Catalunya amb Abertis per les inversions realitzades en els darrers anys, i el Pla

d'amortització previst fins al 2021, per evitar la pròrroga de la concessió, tal i com va afirmar el Secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Sr. Ricard Font.

- Que no es tingui en compte l'estudi de cost benefici realitzat perquè no incorpora la comparativa amb les alternatives al projecte i per tant la informació que ofereix és totalment interessada i esbiaixada.
- Que no es prioritzin infraestructures noves sense abans haver aprofitat al màxim les existents, com succeeix per exemple amb el Pla de Ports, on es promouen ampliacions abans que noves infraestructures.
- Que el cost econòmic i mediambiental d'un projecte sigui rellevant i decisiu a l'hora de decidir la prioritització de les infraestructures necessàries per un territori.
- Que es doni a la ciutadania l'opció de triar la conveniència de realitzar la C32 o el desdoblament de la GI-600 i GI-682, un cop informats d'ambdós projectes, per tractar-se d'infraestructures amb un impacte rellevant sobre el territori i amb conseqüències irreversibles.
- Que s'informi per escrit sobre el desenvolupament de la tramitació del projecte de perllongament de l'autopista C32 entre Tordera i Lloret de Mar, projecte amb la clau: TA-NC-93024.2-A2 a l'entitat sotasignat.

L'autopista no és la solució als problemes de mobilitat actuals que pateixen les poblacions de Blanes i Lloret, malgrat sí que és la més cara i la més impactant a nivell ambiental. Esperem que considerin les al·legacions proposades i prioritzin aquells projectes més sostenibles pel medi ambient, per l'economia i per les persones. Per tot això, **demanem desestimar la totalitat del projecte TA-NC-93024.2-A2**, de perllongament de la C32 entre Tordera i Lloret de Mar.

Queden informats i signa als efectes pertinents, acompanyant aquestes al·legacions amb prop de 3.000 signatures recollides a les viles de Blanes i Lloret de Mar, i les Associacions adherides al Manifest adjunt.

la Plataforma Aturem la C32