



Lliga per a la
defensa del
patrimoni natural

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT
Serveis Territorials de Barcelona
Oficina Territorial d'Acció i Avaluació ambiental

Assumpte: Consulta per a l'emissió de l'informe d'impacte ambiental, del projecte en sòl no urbanitzable de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret al terme municipal de Fogars de Montclús

OTAABA20190112-229-19

La **Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural** (DEPANA), inscrita amb el número 2.327 en la secció del Registre d'Associacions de Barcelona número 1 i entitat declarada d'Utilitat Pública, amb domicili al carrer Sant Salvador núm. 97, baixos, 08024 de Barcelona i representada per la seva Presidenta Marta Gumà Bondia, EXPOSA:

Atès que aquesta entitat ha estat requerida per a opinar sobre el procés d'avaluació ambiental del projecte en sòl no urbanitzable de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, al terme municipal de Fogars de Montclús (OTAA BA20190182-229-19), pel tràmit d'avaluació simplificada i d'acord amb l'article 46 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental, DEPANA formula les següents



AL·LEGACIONS

PRIMERA.- El projecte, sobre el qual farem consideracions en el seu contingut ambiental, consisteix en la pavimentació de 2,95 Km de la pista actualment existent entre la Costa del Montseny i Can Riera de Ciuret. La pista, d'executar-se aquest projecte, passarà a tenir una amplada de 5 metres enfront dels actuals 3 metres. Aquest projecte ha estat redactat per l'arquitecte Guillem Costa Calsamiglia i l'informe de valoració ambiental ha estat fet per l'empresa GESA. S'ha de manifestar, prèviament, que la pista actual es troba en bones condicions i és adequada per les activitats que porten a terme els veïns afectats per aquesta proposta de pavimentació, seria suficient tenir un pla de manteniment regular per a fer reparacions de baix nivell i cost econòmic reduït.

La normativa que intenta justificar aquesta pista és l'article 136.5 del Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Montseny, aprovat l'11 de desembre de 2008, i declarat nul de ple dret pel Tribunal Suprem el 16 de desembre de 2016. L'esmentat article diu "*Les pistes i camins d'aquesta xarxa podran ser pavimentats quan les condicions de circulació o l'erosió de la calçada ho aconsellin*", doncs bé, a banda de que el Pla especial està anul·lat, i per tant no dóna cobertura legal a aquesta intervenció, no consta enlloc la justificació de les condicions de circulació o l'erosió de la calçada que justifiquin la pavimentació.

SEGONA.- Les **CONSIDERACIONS** que fa aquesta entitat respecte de l'Informe de Valoració Ambiental (IVA) presentat per l'Ajuntament de Fogars de Montclús, i signat per l'ambientòloga Rosa Cañizares González, són les següents:

- A la segona part de l'informe "Descripció del Medi", al seu punt 5 "Estudi de l'àmbit" "Medi físic", quan es refereix a la fauna present (pàgina 46), no es té en compte l'existència del Tritó del Montseny (Calotriton Arnoldi), al Torrent de l'infern. Només s'hi refereix genèricament en la seva pàgina 49, i de passada, per a defugir referir-se a la seva presència, a la seva condició d'únic vertebrat endèmic de Catalunya i la extrema situació de la espècie. El tritó del Montseny es troba en les tres rieres afectades per aquest projecte de pavimentació. En aquest espai, si està executant un projecte Life per a impedir la desaparició



d'aquest amfibi en perill crític d'extinció (CR) segons la Llista Vermella de la Unió Internacional per a la Conservació de la Natura.

- En l'Estudi de l'àmbit ja referit, i respecte de la Xarxa Hidrogràfica (pàgina 32) només s'hi contempla el Torrent de l'Infern, no s'hi tenen en compte les rieres també afectades del Sot dels Avellaners i el Sot d'en Mallonga, ambdues amb presència de Tritó del Montseny.
- L'IVA considera que no hi ha cap hàbitat prioritari en l'àmbit on s'executarà aquesta infraestructura. Aquest aspecte resulta contradictori, ja que hi ha el Tritó del Montseny i això implica que l'hàbitat ha de ser prioritari.
- La pavimentació de la pista es realitza dins d'un espai inclòs en la Xarxa Natura 2000 i un espai PEIN.
- Entrant ja en la tercera part de l'IVA, en l'Avaluació Ambiental del Projecte, en la seva pàgina 73 es diu "*L'alternativa seleccionada en el projecte és la única possible i la que comporta menys impacte tan mediambiental com també de menor ingerència als materials del subsol*". Sorprèn a DEPANA que no es contempli l'alternativa 0, donada la presència del Tritó del Montseny i el greu impacte que tindrà sobre les seves poblacions.
- A l'ANALISI DAFO (pàgina 76) només, en el seu Anàlisi Extern, s'hi contempla una sola amenaça "un territori orogràficament complex", en front de moltes oportunitats, cap però ambiental, totes impliquen la potenciació del sector serveis. Respecte als punts febles, només retòricament parla d'una possible afectació a la fauna.
- A la IDENTIFICACIÓ, PREVISIÓ, I VALORACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS en la pàgina 94 "Impactes potencials sobre la fauna" en la fase de construcció en el seu punt 4 parla del risc d'atropellament, però, sorprenentment, no es refereix a aquest risc a la fase de funcionament quan s'incrementarà notablement el trànsit de vehicles motoritzats i segur que la velocitat dels mateixos. La justificació de la manca d'impacte, sobre els amfibis i la resta d'animals, es basa en l'informe "Anàlisi de dades d'atropellament de fauna en carreteres de



Catalunya” del juliol del 2014 elaborat pel Servei de Biodiversitat i Protecció d'Animals del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació de la Generalitat de Catalunya, que s'ha de dir que no aporta cap dada sobre la comarca del Vallès Oriental i encara menys d'aquest àmbit del Montseny. En definitiva, diu que l'impacte sobre la fauna és compatible. Com sempre ni una sola paraula del Tritó del Montseny, no fos cas que si es valorés adequadament la seva presència ens impedís la pavimentació de la pista i perillessin els negocis terciaris associats.

- A les MESURES PREVENTIVES I CORRECTORES (pàgina 106), no diu una sola paraula respecte de la fauna a les mesures preventives, només es parla d'evitar impactes sobre el torrent de l'infern (mesura 19 pàgina 113), evitar la circulació per dins de la llera del Torrent (mesura 21) i el tractament de les aigües residuals generades (mesura 22).
- A les MESURES SOBRE PROTECCIÓ DE LA FAUNA (pàgina 124), parla genèricament dels períodes de realitzar les obres (mesura 33), d'avisar sobre col·lisions o atropellaments (mesura 35) i sobre la instal·lació de caixes niu (mesura 36). Com pot ser que es parli de les caixes niu (fet poc rellevant donada la poca incidència de la obra respecte de l'avifauna) i s'ignori la fauna més amenaçada en aquest indret que són els amfibis? Només pot ser perquè la decisió ja estigui presa, realitzar la infraestructura, i l'IVA s'entengui com un pur formalisme justificatori de la pavimentació.
- Respecte a la VIGILÀNCIA I CONTROL AMBIENTAL (pàgina 135), s'ha de dir que són clàusules purament formals que no entren en el fons de l'assumpte, la mala avaluació ambiental que ignora la presència en els cursos d'aigua afectats per aquesta infraestructura del Tritó del Montseny (*Calotriton arnoldi*). La vigilància i control ambiental no servirà per a res quan entri en funcionament aquesta carretera, amb un increment de cotxes i de velocitat, que comportarà un impacte sever sobre la població d'amfibis per atropellament.
- En les CONCLUSIONS (pàgina 149) es diu “*que s'han valorat de forma objectiva les conseqüències que la construcció del tram de carretera rural a la zona estudiada ocasionarà a l'entorn*”. Ja hem més que evidenciat la nefasta avaluació ambiental realitzada



per les greus mancances, sobretot respecte a la fauna, en l'àmbit d'estudi. La veritable raó de la pavimentació, com ja s'ha dit, la trobem en la conclusió final, en el seu punt quart, quan diu “Els efectes positius es produiran en el medi socioeconòmic per afluència de més visitants, excursionistes, etc., i per una certa influència positiva en l'ocupació d'empleats en el sector serveis”.

- **CONCLUSIÓ:** DEPANA valora molt negativament aquesta proposta de pavimentació de la pista de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, que va sumar-se a d'altres projectes de pavimentació de pistes que es plantegen dintre del Parc Natural del Montseny. Aquest projecte és especialment greu per afectar al Tritó del Montseny espècie en situació crítica (CR), segons la Llista Vermella de la Unió Internacional per ala Protecció de la Natura (IUCN). Doncs bé, ni l'existència de poblacions de Tritó del Montseny impedeix a les nostres autoritats competents autoritzar aquest asfaltatge de carretera amb l'únic objectiu de promocionar, encara més, el sector serveis i els beneficis privats en front de l'interès públic. Aquest pista i la seva possible pavimentació, demostra el nul interès que les diferents administracions implicades en el Parc Natural tenen respecte a la protecció dels valors naturals, ambientals i paisatgístics del Montseny.

Per tot això exposat, es

SOL·LICITA que s'admeti aquest escrit, sigui unit a l'expedient de referència, es tingui per formalitzada l'oposició d'aquesta Entitat al projecte de pavimentació de la pista de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret al terme municipal de Fogars de Montclús, i en base als elements de fet i de dret continguts en aquest escrit es denegui l'autorització per a realitzar aquest projecte pel seu greu impacte ambiental.

Barcelona, a 30 de gener del 2020