



N/R: OTAABA2019182-229-19

Assumpte:

Emissió d'al·legacions, relatives als efectes sobre el medi ambient, que s'esdevenen del *Projecte en sòl no urbanitzable de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, terme municipal de Fogars de Montclús*

Antecedents

Per tal d'elaborar les al·legacions adjuntes han estat considerats els documents següents:

- 1- *Informe de valoració ambiental* – GESA (Rosa Cañizares González). Maig 2018
- 2- *Projecte (modificat) de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret* – Guim Costa Calsamiglia, arquitecte. Maig 2018.



AL·LEGACIONS RELATIVES A L'INFORME DE VALORACIÓ AMBIENTAL I AL PROJECTE (MODIFICAT) DE PAVIMENTACIÓ DEL CAMÍ DE LA COSTA DEL MONTSENY A CAN RIERA DE CIURET (OTAABA2019182-229-19)

ÍNDIX DE L'INFORME

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS	3
2. MARC NORMATIU	5
3. CONTINGUT TÈCNIC DEL PROJECTE.....	6
4. CONSIDERACIONS AMBIENTALS.....	6
5. CONCLUSIONS	11



1. ANTECEDENTS I INTRODUCCIÓ

En data 19 de setembre de 2018, la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny emetia un seguit de consideracions relatives al *Projecte de pavimentació del camí de La Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, del terme municipal de Fogars de Montclús (OTAABA20180107-135-18)*, presentat per l'Ajuntament d'aquesta localitat el mes de maig de 2018. Inopinadament, el 14 de gener de 2020, sense haver rebut cap resposta a les nostres consideracions, rebem de nou el mateix projecte, amb el títol de *Projecte (modificat) de pavimentació del camí de La Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, del terme municipal de Fogars de Montclús (OTAABA2019182-229-19)*, que l'ofici del DTes (Serveis Territorials a Barcelona), de data 13 de gener de 2020, qualifica com "projecte en sòl no urbanitzable".

El nou projecte, que estudiem en les al·legacions presents, difereix ben poc de l'anterior excepte en la seva vesant econòmica. Pel que fa al pressupost total de pavimentació previst, es produeix una minva apreciable d'acord amb el que queda reflectit a la comparació entre les dues versions, tal i com es pot deduir de la taula adjunta.

Taula I. Comparativa de pressupostos

Fases	Projecte inicial ¹ (€)	Projecte modificat ² (€)	Diferencial (€)
I	238.295,88	121.105,69	-117.190,19
III	203.860,83	198.716,81	- 5.144,02
III	207.477,18	130.811,16	- 76.666,02
IV	95.228,87	66.397,84	- 28.831,03
TOTAL (€)	744.862,76	517.031,50	- 227.831,26

Aquesta minva només es veuria justificada per la reducció de la superfície total concernida, en el cas del projecte modificat, que segons les dades observades en el projecte, restaria reduïda de la manera següent:

Taula II Superfícies afectades

Fases	Projecte inicial (m ²)	Projecte modificat (m ²)	Diferencial (m ²)
I	3.750,00	2.250,00	- 1.500,00
III	4.250,00	2.550,00	- 1.700,00
III	4.500,00	2.700,00	- 1.800,00
IV	2.250,00	1.350,00	- 900,00
TOTAL (m²)	14.750,00	8.850,00	- 5.900,00

¹ Juliol 2017

² Octubre 2019



Si s'admetés aquesta explicació per tal de justificar la modificació d'aquest projecte, la qüestió que es planteja és: com es pot pretendre que aquesta modificació no tingui conseqüències físiques ni ambientals quan, en realitat, s'estan mantenint totes les altres condicionants del projecte, així com idèntiques consideracions en l'Informe d'Avaluació Ambiental (des d'ara, IVA) que acompanya el projecte modificat?

De fet, el canvi més important, a banda de l'aspecte econòmic, és de tipus formal. S'han fraccionat els Amidaments, i per tant el pressupost, de manera que ara queden recollits per separat en quatre fases. En qualsevol cas, el projecte recull igualment el pressupost global. Per tant, el projecte s'ha de veure en el seu conjunt i autoritzar o no, la seva execució, de manera unitària.

Sigui com sigui, els canvis operats en el projecte, relatius a la modificació de les partides 1.1, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8, 3.3 i 3.4, tret d'intentar justificar el canvi de preus, i un cop considerats a nivell de pressupost total del projecte, no resten acreditats tècnicament en cap punt de la Memòria. En la mateixa línia, el desplaçament del sistema de micropilots a la Fase II³ (vegeu partides 1.8, 1.9, 1.10 i 1.11 dels Amidaments), no es justifica en cap apartat de la Memòria.

Finalment, el pas sobre la riera del sot de l'Infern ha desaparegut dels plànols adjunts al nou projecte. En canvi, però, apareix a la partida 3.5, en una versió completament contradictòria amb la solució tècnica que preveu el projecte *LIFE Tritó del Montseny*, segons els plànols d'aquest. De manera paral·lela, l'IVA no esmenta cap d'aquests canvis, ni recull la incidència de la infraestructura plantejada sobre el torrent del sot de l'Infern, que és un curs fluvial on s'hi ha constatat de manera feaent l'existència d'una població de *Calotriton arnoldi*. Tots aquests fets, per si sols, haurien d'implicar la retirada del *Projecte de pavimentació del camí de La Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret* de la tramitació ambiental actual, per la seva manca de rigorositat tècnica i ambiental.

A banda dels antecedents anteriors, cal fer recordatori dels punts següents:

- El projecte considerat té com a objectiu la conversió de la pista existent entre Can Riera de Ciuret i la Costa del Montseny, actualment de 3m d'amplada, en una carretera rural, ampliant-la fins a 5m d'amplada en tot el seu recorregut, que és de 2,95km en l'actualitat.

. En cap cas s'ha justificat la seva necessitat social, en base a criteris de mobilitat obligada. No s'hi esmenten problemàtiques vinculades a la pista actual. Tampoc hi ha cap informació respecte dels motius tècnics que fan desitjable l'execució d'aquest projecte.

- La consideració d'aquesta pista com a «camí estratègic», no implica necessàriament que aquest camí, com molts altres del Parc natural del Montseny, hagi de ser convertit en

³ Al projecte inicial aquesta tasca estava prevista al Tram 1, corresponent a la FASE IV del projecte.



carretera, tal i com veurem en l'apartat dedicat a la normativa. D'altra banda, de la revisió del mateix projecte i del territori estudiat, es dedueixen les conclusions següents:

- En termes generals, l'estat d'aquest camí, pel que fa al trànsit rodat, és força bo. El ferm es troba en bon estat i tant sols seria necessari disposar d'un pla de manteniment regular que en tingués cura de fer reparacions de baix nivell i de cost econòmic reduït, que n'asseguessin la vialitat pels desplaçaments necessaris.
 - El traçat és sinuós en la major part del seu recorregut, el qual obliga a mantenir una velocitat força reduïda, però la planimetria no suporta desnivells importants que comportin un desgast elevat del ferm existent. El camí, a partir del punt on s'acaba l'asfaltat actual i fins arribar prop de la Costa del Montseny és força planer i no presenta cap dificultat especial pel trànsit de vehicles convencionals.
- D'acord amb les observacions de camp citades, entenem que l'objecte del projecte estudiat no resta justificat, ni des del punt de vista de la seva necessitat tècnica, ni tampoc des del social o, fins i tot, des la perspectiva de seguretat viària.

2. MARC NORMATIU

- Des del punt de vista estricte del Parc Natural, el marc referencial citat en l'*INFORME DE VALORACIÓ AMBIENTAL* (a partir d'ara IVA), és el corresponent a la legislació del *Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge natural del Montseny* aprovat l'11 de desembre de 2008, que ha estat declarat nul de ple dret pel Tribunal Suprem, el 16 de desembre de 2016, així com el Decret 105/1987, de 20 de febrer, pel qual es declara Parc Natural el massís del Montseny.
- L'argumentació normativa principal, que pretén justificar aquest projecte, es basa en l'Art. 136.5 de l'esmentat *Pla especial*. Com resulta fàcilment observable en el text d'aquest articulat («Les pistes i camins d'aquesta xarxa podran ser pavimentats quan les condicions de circulació o l'erosió de la calçada així ho aconsellin.»), la norma parla de la factibilitat, que no de l'obligatorietat, i de les condicions reals en que es troben a l'hora de decidir sobre el seu estatus.
- Pel que fa al projecte estudiat, aquestes condicions reals no han estat descrites en el seu text. Tampoc s'ha procedit a justificar les circumstàncies que aconsellarien la seva pavimentació. D'acord amb aquests antecedents es dedueix que no resta justificada l'aplicació normativa argumental sobre la que s'ha bastit aquest projecte.
- D'altra banda, la tramitació en l'actualitat d'una proposta de Llei de protecció del Montseny, que rep el nom de *LLEI DE DECLARACIÓ DEL PARC NATURAL DEL*



MONTSENY, DE PARATGES NATURALS D'INTERÈS NACIONAL I DE RESERVES NATURALS INTEGRALS, que s'ha de dilucidar al Parlament de Catalunya, obliga, si més no per prudència, a aturar qualsevol projecte urbanístic o d'infraestructures, com és el cas que ens ocupa.

Creiem que cal mantenir aquest criteri fins que es decideixin els nous continguts normatius, que incloguin la problemàtica de la mobilitat a l'interior del Parc d'una manera coherent i unificada, mantenint i preservant els seus valors naturals, fent-los compatibles amb les necessitats bàsiques dels seus habitants.

3. CONTINGUT TÈCNIC DEL PROJECTE

- Els aspectes específicament tècnics del projecte han estat considerats al capítol d'antecedents i, per tant, creiem aclarit que, tant pel que fa a la seva manca de justificació social com pels problemes ambientals que pot ocasionar la seva execució, el projecte no s'hauria d'autoritzar en cap cas.

4. CONSIDERACIONS AMBIENTALS

- Quant a les avaluacions contingudes a l'IVA presentat per l'Ajuntament de Fogars de Montclús, atès que no ha variat una sola coma del que es va presentar el maig de 2018, hem de tornar a citar els aspectes següents:
 - Entrant en matèria, a la pàgina 48 de l'Informe de Valoració Ambiental (IVA) elaborat per l'ambientòloga Rosa Cañizares González, on s'indiquen les espècies d'amfibis i rèptils que hi són presents, no es fa cap esment a la presència del *Calotriton arnoldi*. Tampoc s'esmenta aquest urodel pel que fa a les prospeccions de camp. Només hi trobem referència a aquest amfibi quan es parla de fauna protegida i de manera estrictament referencial.
 - D'altra banda, a les pàgines 53 i 54 del mateix informe, on se citen les espècies d'interès comunitari de presència probable a l'espai estudiat, el *Calotriton arnoldi* no n'és considerat dins d'aquesta categoria.
 - A la pàgina 56, s'indica que han estat excloses de la Taula 7 les espècies pròpies dels espais aquàtics, per la seva suposada absència a «l'entorn del perímetre de les obres projectades». Aquesta afirmació es demostra absolutament gratuïta quan resulta públicament conegut que el Projecte LIFE Tritó Montseny, està duent a terme accions



de seguiment de l'estat del tritó en bona part de l'espai travessat per la pista que es pretén asfaltar.⁴ En particular, pel que fa a la Fase 1 del projecte estudiat, els trams 7 i 6 travessen zona de presència real del tritó i el tram 5 transita per zona de presència potencial (vegeu rieres del sot de l'Infern, dels Avellaners i sot d'en Mallonga).

- El traçat del camí considerat es troba dins zona PEIN Montseny i Xarxa Natura2000 (GOV Generalitat, 5-9-2006), com admet l'IVA estudiat. L'IVA assegura que «la zona d'estudi resta fora de qualsevol espai natural amb un règim de protecció especial.» Aquest mateix document informa, en canvi, que «es troba gairebé al límit del Parc Natural del Massís del Montseny, d'acord amb la delimitació geogràfica que s'especifica a l'annex del Decret 105/1987. De 20 de febrer.» El cert és que la riera del sot de l'Infern era considerada, fins fa poc, zona ZAINEP i tota l'àrea travessada per la pista se situa dins espai ZIN, ambdues zones amb diferents graus de protecció d'acord amb el Pla especial de protecció de 2008, citat a l'IVA.
- Si atenem la definició de la Directiva Hàbitats pel que fa a les condicions que han de complir aquests àmbits, per tal de ser considerats, veiem que es compleixen les dues primeres (vegeu pàg.61 de l'IVA). Segons l'IVA l'hàbitat estudiat no es considera prioritari (pàg. 62). Aquest aspecte resulta totalment contradictori, atesos els valors faunístics que posseeix la zona, tant sols ja pel mer fet de guardar en el seu interior una espècie icònica en perill d'extinció, com és el *Calotriton arnoldi*, s'hauria de contextualitzar aquest hàbitat com Prioritari.
- Pel que fa a cobertes del sol, a la pàg. 64 de l'IVA s'admet que, a més del bosc escleròfil, es troba també vegetació de ribera («proximitat al torrent de l'Infern»), però no se n'extreuen les conclusions ni les qualificacions adients.
- A les pàg. 69 i 70 es presenta una solució constructiva, per al pas del torrent de l'Infern, que està amb oberta contradicció amb les que els serveis tècnics del Parc estan duent a terme en casos similars on es troba present el *Calotriton Arnoldi*. La solució proposada en el projecte no garanteix la mobilitat i connectivitat de l'espai amb presència del tritó del Montseny, ans el contrari, la dificulta i la fa difícilment viable.
- Els antecedents descrits demostren que, en l'elaboració de l'IVA discutit, no s'han tingut en compte aspectes ambientals de primera magnitud per la seva importància estratègica quant a la conservació d'espècies en perill greu d'extinció, com és el cas del tritó del Montseny (*Calotriton arnoldi*).
- D'altra banda, amb aquests antecedents, resulta cridaner que totes i cadascuna de les oportunitats principals que se citen a l'anàlisi DAFO (pàg. 75), tenen com a únic i

⁴ Vegeu El 9NOU, 24 d'agost de 2018, pàg. 2 i 3



exclusiu vector el negoci turístic, i estan orientades, de manera quasi exclusiva, al turisme rodat.

- A la pàg. 83 de l'IVA, es determina que l'ocupació de terrenys durant l'obra provocarà una «Fragmentació lleugera del medi» i una «Modificació del paisatge fàcilment recuperable», mentre que el seu ús generarà «Emissió de pols i partícules a l'atmosfera», «Accentuació de processos erosius», «Augment dels nivells sonors» i «Alteració del paisatge». D'altra banda, la freqüentació humana s'estima que implicarà «Emissió de pols i partícules a l'atmosfera», «Modificació del paisatge fàcilment recuperable» i «Augment dels nivells sonors». En canvi, d'allò que l'IVA no es fa ressò és de que algunes de les operacions descrites, en fase de construcció, impliquen alteracions greus del sòl i dels cursos fluvials, en incorporar tècniques de gran impacte en espais tant confinats i d'orografia complicada, com són els estudiats, que impliquen repercussions permanents sobre el medi.
- Aquí cal referir-s'hi als passos de riera en zona de presència real del tritó del Montseny, que afecten per exemple el torrent de l'Infern, el sot dels Avellaners i el sot d'en Mallonga (els dos darrers no esmentats a l'IVA), que no han quedat justificats, o bé ho han estat de manera defectuosa. Cal dir que, sense modificar l'actual amplada del camí, aquestes intervencions tan agressives no serien necessàries per mantenir en bon estat el vial existent.
- Altrament, l'eixamplament proposat fins a cinc metres i l'execució de la cuneta americana, incorpora la conseqüència l'anorreament de tota la vegetació existent en ambdós vorals, amb els consegüents impactes sobre el sòl, la flora i la fauna associada a aquests hàbitats, fins ara poc castigats per la intervenció humana.
- Pel que fa als efectes dels impactes sobre el sòl, l'IVA caracteritza els efectes en fase de funcionament d'intensitat mínima, incidència directa, localització extensiva, irreversible, de signe negatiu i de manifestació simple, afegint la seva persistència temporal i esmentant la seva irrecuperabilitat, però malgrat això qualifica el rang amb un nivell d'impacte 2 i fa una valoració global d'impacte sobre el sòl com a *Moderat Baix* (vegeu pàg. 88).
- Les al·lusions a l'«informe redactat per la Comissió de les Comunitats Europees "Estratègia temàtica per a la protecció de sòls"», com tantes altres referències a normatives de protecció que es fan al llarg d'aquest IVA, només són un recurs retòric per acabar ometent la importància real d'aquestes recomanacions. O dit d'una altra manera, buidant de contingut les referències, per acabar validant el projecte de construcció d'aquesta nova carretera, sigui al preu que sigui.



- Sense entrar a considerar els efectes sobre les condicions acústiques i els impactes sobre qualitat atmosfèrica relatats en les pàgines 88 a 90 de l'IVA, val a dir que en cap moment es té en compte els efectes que la modificació del ferm de la pista existent, al seu pas per damunt de les rieres del torrent de l'Infern, el sot dels Avellaners i el sot d'en Mallonga, per citar-ne els més importants, pot tenir sobre les espècies amfibies i particularment sobre el tritó del Montseny, present de facto en aquesta zona, com a conseqüència de modificar les condicions hidrològiques d'aquest cursos entre altres alteracions greus de l'hàbitat estudiat.
- Sembla paradoxal que a l'apartat d'Impactes potencials sobre la vegetació (vegeu pàg. 92) s'estigui parlant de «l'impacte directe (estassada) que rebrà la vegetació per la necessitat d'ocupar els espais de servitud i d'ocupació temporal,...», i que quan s'indiquen els impactes potencials sobre la fauna (vegeu pàg. 94 i successives), s'afirmi que «No es preveu cap pèrdua parcial ni total d'hàbitats d'interès faunístic presents a la zona de les obres ni tampoc a la matriu forestal que l'envolta.», afegint que caldrà tenir «en compte això sí, aquells hàbitats d'interès faunístic, molt especialment aquells vinculats a la densa franja de vegetació de ribera del torrent de l'Infern.»
- L'afirmació que es fa a la pàg. 95 de l'IVA, en el sentit que «..., no hi ha cap presència d'animals atropellats en l'àmbit de l'obra. Al no haver-hi un elevat pas d'animals en l'àmbit de l'estudi i al ser un tram de carretera rural de velocitat reduïda aquest no es veurà afectat ni dificultat pel nou espai a travessar.», o l'afirmació de que «Els diferents hàbitats presents no es veuran afectats per les obres.», que acaben caracteritzant el seu impacte global sobre la fauna de Compatible, es manifesten absolutament gratuïtes.
- Si es consulta l'estudi citat "*Anàlisi de dades d'atropellaments de fauna en carreteres de Catalunya*" (juliol de 2014), elaborat pel Servei de Biodiversitat i Protecció d'Animals del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació de la Generalitat de Catalunya, es pot comprovar que aquest document no aporta dades d'aquesta comarca, ni molt menys, de l'àmbit de l'obra. Així, es confon (deliberadament?) l'absència de dades concretes, amb la inexistència del problema, o dit d'una altra manera, amb l'absència d'animals atropellats.
- L'IVA afirma que l'afectació serà molt baixa en el decurs de les obres, «Els trastorns hi podran ser-hi molt puntualment, però després de les primeres molèsties, la seva adaptació a les noves condicions serà efectiva, convivint sense problemes amb la nova situació. Els diferents hàbitats no es veuran afectats per les obres.». Tanmateix en fase de funcionament «...no es preveuen efectes destacats sobre la fauna, considerant que les accions que potencialment podrien afectar les cobertes vegetals finalitzaran amb l'acabament de les obres projectades.» (vegeu les pàg. 95 i 96). Així doncs, si hem de creure aquesta mena de compte de fades amb final feliç, incloent-hi el consegüent bat



i bull de criteris contradictoris, que barregen l'acabament teòric dels impactes sobre la coberta vegetal, amb la inexistència d'impactes relatius a la fauna amfíbia (p. e.), podem concloure que el projecte és innocu pel medi ambient suposadament protegit i concedir-li la valoració de Compatible.

- El cas és que la construcció d'aquest nou tram de carretera rural té un impacte directe, explícit i inqüestionable sobre l'àrea, en tots els trams i especialment en allò que el projecte denomina la Fase I (trams 5, 6 i 7), que travessa per una zona que els Serveis Tècnics del Parc qualifiquen com de presència real del tritó del Montseny.
- Parlem en particular del tram travessat per les tres rieres citades anteriorment, àmbit dins del qual el projecte *LIFE Tritó Montseny* està desenvolupant actuacions de conservació per a la preservació d'aquesta espècie vertebrada, endèmica del Montseny, considerada en perill crític d'extinció (CR), raó que ha fet que aquest vertebrat amfibi estigui a la [Llista Vermella de la Unió Internacional per a la Conservació de la Natura](#). Aquesta espècie emblemàtica del Montseny, altament valorada per la comunitat científica, preocupa fins al punt que ha provocat que la UE aportí un 60% dels costos de l'esmentat projecte LIFE, actualment en execució, per tal d'assegurar la seva conservació.
- La protecció d'aquest amfibi,⁵ l'únic urodel endèmic a la península ibèrica, justificaria per si sol que es mantinguessin totes les prevencions possibles contra la construcció d'aquesta carretera rural que afectarà el seu hàbitat natural, probablement de manera irreversible.
- D'altra banda, resulta impossible obviar que, el fet que la pista es convertís en carretera rural, tal i com pretén el projecte, comportaria inevitablement, com ho fa en tots els casos, un augment de la velocitat dels vehicles que hi podrien passar, amb els consegüents problemes d'accidentalitat i atropellament d'herpetofauna.
- Aquest fet implicaria, tal i com ja ha estat comprovat en altres carreteres del Montseny⁶, un augment de la mortaldat de fauna vertebrada (especialment l'herpetofauna present a la zona), fet que ha estat deliberadament omès en l'IVA estudiat.

⁵ Recollida a la Directiva 92/43/CEE del Consell, de 21 de maig, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres (Directiva d'hàbitats), inclosa en l'annex IV com a *Euproctus asper* (espècie d'interès comunitari que requereix una protecció estricta).
Decret legislatiu 2/2008, de 15 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de protecció dels animals: espècie protegida de la fauna salvatge autòctona.

⁶ Vegeu el cas de la carretera BV-5114 al seu pas entre els PK 19,64 i 21,06.



- Amb referència a les conclusions finals que presenta l'IVA, convé destacar la frase següent: «Els efectes positius es produiran en el medi socioeconòmic, per l'afluència de més visitants, excursionistes, etc. I per una certa influència positiva en l'ocupació d'empleats en el sector serveis.» L'afirmació precedent parla per si sola. L'IVA no pot justificar el seu impacte negatiu sobre el medi i pretén fer-ho pel que fa als factors econòmics, els únics que poden estar a favor d'escometre un projecte, tan negatiu pel que fa al medi ambient, com el que considerem.
- Aquest és precisament un dels conflictes ambientals criticats per ecòlegs de l'alçada del Dr. Joandomènec Ros, quan assenyala que «l'equilibri entre freqüentació innòcua d'aquestes àrees i la seva degradació és molt tènue. I sovint se sobrepassa el límit, amb els efectes perjudicials que són de suposar. Es té així la paradoxa que la contemplació de certes àrees protegides contribueix a la seva degradació».⁷

5. CONCLUSIONS

- El Projecte de pavimentació contemplat no justifica en cap moment el seu interès social ni ambiental i, per la seva concepció, pot tenir conseqüències greus sobre el medi i sobre espècies en perill greu d'extinció.
- L'existència d'una carretera asfaltada que permet una comunicació més ràpida des de la BV-5114 amb Can Riera de Ciuret, així com el bon estat de la pista que comunica amb la Costa del Montseny, fan completament innecessari aquest projecte, des del punt de vista de possibles evacuacions en cas d'incendis o intervenció de vehicles d'emergència.
- L'Informe de Valoració Ambiental (IVA) conté informacions incompletes, contradictòries o inexactes que no permeten avaluar correctament l'abast dels possibles impactes ambientals de la infraestructura proposada.
- L'existència de l'endemisme *Calotriton arnoldi*, actualment en curs de protecció mitjançant les accions previstes al programa europeu LIFE Tritó Montseny, ha de prevaldre per damunt de qualsevol altra consideració sigui econòmica o funcional, a l'hora de decidir sobre l'autorització d'aquest projecte, perquè està en joc la supervivència d'una espècie en perill greu d'extinció, única al món, el prestigi de les autoritats concernides pels plans de protecció d'aquesta espècie i els valors pedagògics de la conscienciació ambiental que aporta el massís del Montseny a la ciutadania de Catalunya.

⁷ ROS ARAGONÉS, JOANDOMÈNEC. *L'altra meitat del Medi Ambient*, pàg. 206 i ss.

COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

Santa Fe, 52, 3r-1a – 08470 – SANT CELONI



- Com ja hem citat al capítol 2 d'aquestes al·legacions, la tramitació en l'actualitat d'una proposta de Llei de protecció del Montseny, que amb el nom de *LLEI DE DECLARACIÓ DEL PARC NATURAL DEL MONTSENY, DE PARATGES NATURALS D'INTERÈS NACIONAL I DE RESERVES NATURALS INTEGRALS*, s'ha de substanciar al Parlament de Catalunya, obliga a ser restrictius a l'hora d'aprovar projectes urbanístics o d'infraestructures de tota mena, dins d'aquest àmbit, en tant en quan no s'hagi aprovat el seu contingut.
- Per altra banda, a la CSM l'hi consta que han estat iniciats més de mil cent expedients de ciutadans que, a través del Síndic de Greuges de Catalunya, han traslladat al Govern la seva petició d'una moratòria per aquest tipus de projectes en territori montsenyencs. De manera coherent, s'escau l'aplicació d'aquesta moratòria fins que la proposta de Llei més amunt citada, no hagi estat discutida i aprovada al Parlament. Les autoritats ambientals han d'aplicar doncs, el principi de precaució, davant la demanda pública de que aquest tipus de projectes siguin aturats.
- Finalment, per tots els elements esmentats més amunt i contràriament a allò que afirma l'IVA, l'única alternativa vàlida davant d'aquest projecte és l'alternativa 0, és a dir, el manteniment de la situació preexistent, operant estrictament les tasques de manteniment que siguin necessàries per la conservació del camí considerat i la limitació del trànsit rodat en aquesta zona. És per tot això que aquest projecte no pot ser autoritzat ambientalment.

Equip de tècnics i ambientòlegs de la CSM



Sant Celoni, 13 de febrer de 2020