

Informe relatiu al *Projecte de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, al terme municipal de Fogars de Montclús, Parc Natural i Reserva de la Biosfera del Montseny*

Josep Maria Mallarach, Consultor ambiental

Olot, 4 d'agost de 2020

OBJECTE I CONTINGUT DE L'INFORME

Aquest informe sobre el *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, aprovat definitivament* al Ple municipal del 28 de juliol de 2020 i el corresponent *Informe de valoració ambiental*, s'ha elaborat a instàncies de la Coordinadora per la Salvaguarda del Montseny, entitat sense ànim de lucre, avalada per una trajectòria de més de 30 anys d'accions adreçades a salvaguardar el patrimoni natural i cultural del Montseny¹.

L'informe s'organitza en vuit parts: 1) antecedents del projecte viari analitzat; 2) regim de protecció legal; 3) manca de justificació del projecte viari; 4) mancances de l'informe de valoració ambiental; 5) contradiccions potencials de la resolució del DTeS, 6) condicions de la resolució del DTeS en el projecte aprovat ignora, 7) conclusions, i 8) referències consultades.

El seu propòsit es demostrar la manca de justificació de l'obra viària, posar de relleu les mancances de l'Informe de valoració ambiental i de la resolució a ella vinculada, demostrar que el projecte viari aprovat no integra les condicions de la resolució de l'organisme competent en matèria ambiental, alertar dels impactes negatius potencial a l'única espècie vertebrada endèmica del país, en perill crític d'extinció (el tritó del Montseny), unes constatacions que haurien de ser suficients, a parer de l'autor, per aturar l'execució del projecte, que va començar ahir.

AUTOR

Josep Maria Mallarach i Carrera és doctor en Biologia ambiental, màster en Ciències ambientals i llicenciat en Geologia. Des de 1985 ha treballat en la gestió, planificació, ús públic, avaluació de l'efectivitat i docència d'espais naturals protegits. Coordinador de la primera avaluació de l'efectivitat del sistema d'espais naturals protegits de Catalunya, promoguda per la Institució Catalana d'Història Natural (2008). Des de 2005 és membre de la Comissió mundial d'espais naturals protegits de la Unió Internacional per la Conservació de la Natura. L'autor declara que no té cap vincle amb els detractors ni amb els promotors del projecte, i que aquest informe es fonamenta exclusivament en les dades i documents que apareixen referenciats a l'acabament.

¹ Vegeu <https://www.salvaguadamontseny.cat/>

1. ANTECEDENTS DEL PROJECTE VIARI ANALITZAT

L'objecte d'aquest informe és el *Projecte (modificat) de pavimentació del camí de La Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret* (Fogars de Montclús), de data Octubre de 2019, que fou aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Fogars de Montclús el 28 de juliol de 2020. Es tracta d'un projecte en sòl no urbanitzable que va ser tramitat davant les autoritats ambientals el gener de 2020 (OTAABA2019182-229-19) a partir d'un document ambiental de l'any 2018,

Existeix l'antecedent d'un projecte viari anterior, presentat el maig de 2018, amb el títol de *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), que anava acompanyat de l'*Informe de valoració ambiental pel tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada*.

El canvi més important de la versió aprovada respecte la del 2018, és la reducció de la superfície afectada per les obres (segons els amidaments del projecte i el plànol de la secció del camí), derivada d'una recomanació prèvia de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona, que va requerir la reducció de l'amplada de la carretera, per ajustar-se a la màxima establerta per les Normes subsidiàries de planejament de Fogars de Montclús. Tanmateix, la memòria del projecte viari aprovat segueix afirmant que el seu objectiu és la conversió d'un camí veïnal existent entre Can Riera de Ciuret i la Costa del Montseny en una carretera rural de 5m d'amplada en tot el seu recorregut de 2,95km (vegeu pàg. 3).

2. MANCA DE JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DEL PROJECTE VIARI

La consideració d'aquesta pista de la xarxa secundària com a «camí estratègic», argument que ha utilitzat l'Ajuntament promotor, per a procedir a la seva conversió en carretera rural (categoria que li adjudica la Memòria del projecte),² no implica necessàriament que aquest camí, com molts altres del Parc natural del Montseny, hagi de ser convertit en una nova carretera ni tan sols hagi de ser pavimentat. De fet, l'Art. 136.5 del *Pla especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc del Montseny* (actualment anul·lat), que s'ha volgut utilitzar per tal de justificar aquesta obra, diu: «Les pistes i camins d'aquesta xarxa podran ser pavimentats quan les condicions de circulació o l'erosió de la calçada així ho aconsellin.» Per tant, la pavimentació és una possibilitat subjecte a dues condicions que no són presents en aquest cas, tal com es posa de manifest tot seguit.

En efecte, el camí en qüestió es troba, actualment, en bon estat per a la circulació, com demostren les fotos que s'adjunten a l'Annex I. Una revisió *in situ* d'aquest camí rural permet formular les conclusions següents:

² Vegeu pàg. 3 del *Projecte (modificat) de pavimentació del camí de La Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret*.

a) L'estat d'aquest camí rural, respecte el trànsit rodat, és força bo. El ferm es troba en bon estat i tant sols cal disposar d'un pla de manteniment que tingui cura de fer-hi reparacions puntuals, regularment, que n'asseguessin la mobilitat dels desplaçaments obligats, amb un baix cost econòmic i una afectació ambiental mínima. Les fotografies que segueixen, preses el dia 1 de juliols de 2020, són representatives de l'estat actual del camí abans de comencessin les obres.



b) El traçat sinuós d'una part del seu recorregut obliga a mantenir una velocitat reduïda, fet positiu per evitar l'atropellament d'amfibis i rèptils a la zona. La seva traça no té pendents forts que comportin un desgast elevat del ferm. 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 particular pel trànsit de vehicles.

c) El camí rural actual comunica quasi exclusivament el nucli de la Costa del Montseny amb Can Riera de Ciuret, que és una casa de colònies privada, amb capacitat per a 120 persones, que acull celebracions ocasionalment³. A banda d'això, serveix com a camí de sortida per a dues residències de cap de setmana ubicades en cotes més baixes, que disposen també d'accessos diferenciats des d'altres vies. Per tant, el camí en qüestió no té, pràcticament, cap altra funció connectiva a nivell veïnal, a part del seu ús esporàdic vinculat al gaudi de la natura pels habitants de la contrada.

d) La casa de colònies Can Riera de Ciuret es troba perfectament comunicat per la banda sud-est, a través d'una carretera asfaltada que connecta amb la carretera BV-5114 (Sant Celoni-Viladrau), fet que palesa la manca de justificació d'aquest projecte viari.

Pel que fa a la circulació motoritzada, cal indicar, en primer lloc, que el projecte aprovat no disposa d'estudi de mobilitat obligada. En segon lloc, el nombre de vehicles que transiten per aquest camí es molt escàs. Com que el projecte viari no aporta dades, s'han demanat als veïns, segons els quals, la mitjana de vehicles entre la Costa del Montseny i la casa de colònies Can Riera de Ciuret oscil·la entre 1 i 13, tal com mostra la taula següent:

³ Vegeu: <http://www.rieradeciuret.com/turisme-familiar/>

Estació	Períodes	Nombre de vehicles/dia
Hivern	Mitjana diària	3
	Caps de setmana	1
Estiu	Mitjana diària	6
	Caps de setmana	11
Tardor	Mitjana diària	5
	Caps de setmana (època de bolets)	13
Primavera	Mitjana diària	4
	Caps de setmana i SS	12

Les conclusions que es desprenen d'aquest apartat, són tres:

Primera, el projecte no justifica la seva necessitat social, en base a criteris de mobilitat obligada. No s'esmenta cap problemàtica vinculada a la pista actual, ni es presenta cap argumentació tècnica que justifiquin la seva execució.

Segona, les principals oportunitats que se citen a l'anàlisi *DAFO* inclòs a l'*Informe de Valoració Ambiental*⁴, tenen com a vector exclusiu el negoci turístic, i estan orientades, de manera quasi exclusiva, al turisme rodat. Atès que l'únic negoci del sector terciari existent en aquesta zona és la casa de colònies Can Riera de Ciuret, la conclusió de que es vol fer una carretera rural per afavorir un negoci privat resulta quasi indefugible.

Tercera, la transformació del camí actual en carretera rural, tal com proposa el projecte analitzat, és quai segur que comportaria un augment de trànsit i de la velocitat dels vehicles que hi podrien passar, fets que és molt probable que tinguessin una incidència negativa en els problemes de massificació de l'ús públic i d'accidentalitat faunística que pateix actualment el Parc Natural-Reserva de la Biosfera del Montseny.

La problemàtica de massificació al Montseny, que ve de lluny, s'ha intensificat després del confinament vinculat a la pandèmia, a mitjans de juny passat, amb impactes com ara: contaminació acústica, deixalles escampades pel territori, afectació a nombroses espècies d'aus i mamífers que es trobaven en plena reproducció, perill viari a les veïnes i veïns de la zona, acampades il·legals de vehicles mòbil-home, curses de motos i BTT per camins prohibits, curses de quads i de boggie a gran velocitat i plena nit, etc. tot plegat acompanyat d'altres actituds incíviques i agressives cap a la població i l'entorn, que varen generar una forta inquietud social en la població local. La inactivitat inicial dels ajuntaments afectats va provocar reaccions de protesta pública d'un bon nombre de veïnes i veïns que van sortir al carrer a manifestar-se els caps de setmana subsegüents, reclamant la pacificació dels visitants del Parc Natural i una actitud més respectuosa amb la població i l'entorn natural - vegeu Annex III.

4 Vegeu pàg. 75 de l'esmentat informe, vinculat al projecte.

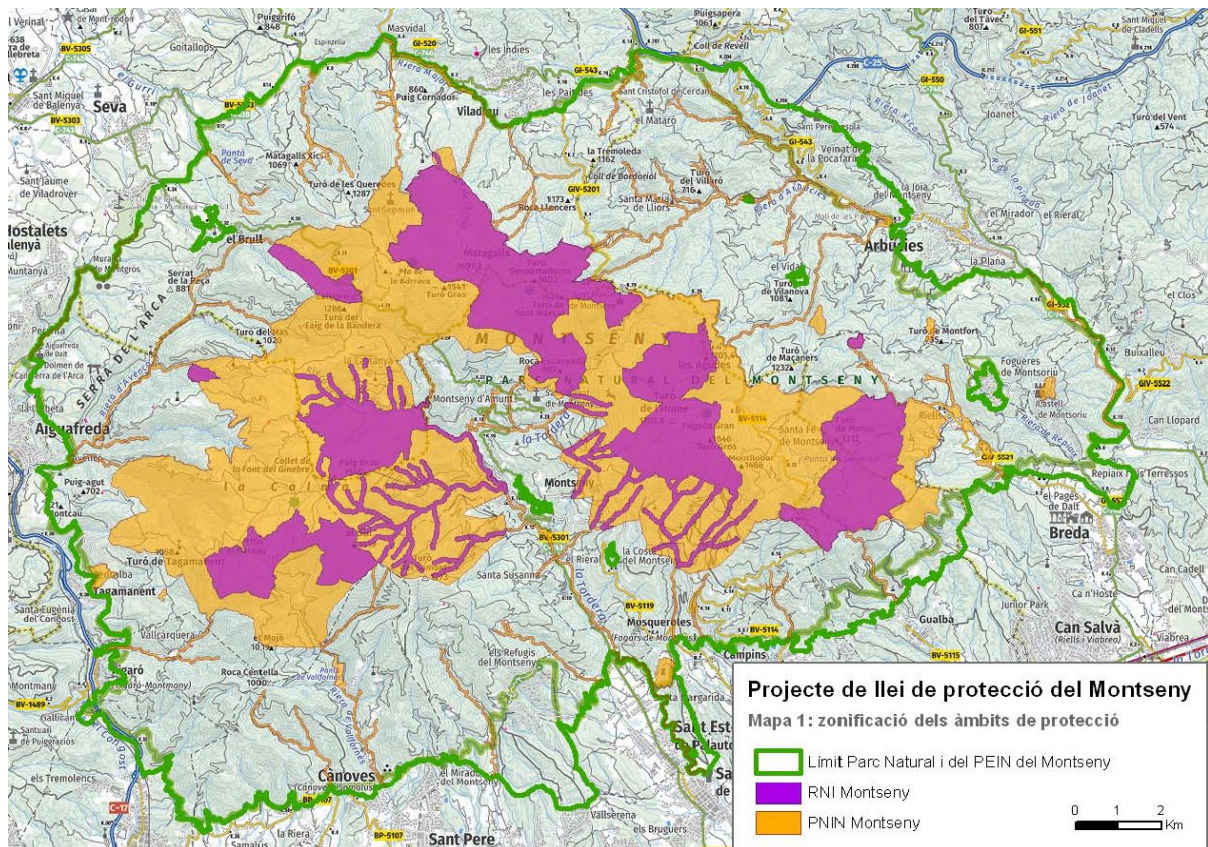
3. FIGURES LEGALS DE PROTECCIÓ AFECTADES PEL PROJECTE

3.1. L'àrea afectada pel projecte viari es troba dins de l'espai Massís del Montseny, inclòs en el Pla d'espais d'interès natural, i també dins d'una Zona especial de conservació (ZEC) de la xarxa Natura 2000 (Massís del Montseny), aprovada per l'Acord de Govern GOV/150/2014, de 4 de novembre.

3.2. L'àrea afectada es troba dins dels límits del Pla especial del Parc Natural del Montseny de 1977, el qual qualifica aquest àmbit de preparc, zona d'influència. Queda fora dels límits de l'espai natural de protecció especial establerts pel Decret 105/1987 del 20 de febrer de 1987, de declaració del Parc Natural del Montseny, suspès des de 2016

3.3. L'àrea afectada s'ubica en una zona d'interès natural (clau ZIN), i es designa el camí en qüestió com a camí d'ús públic de la xarxa rodada secundària. Segons l'article 136 del *Pla especial* anul·lat per la sentència del tribunal Suprem de 2016 (per un error procedimental), la xarxa rodada secundària només podrà ser pavimentada quan les condicions de circulació o l'erosió de la calçada així ho aconsellin, condicions que no han estat acreditades en el projecte viari considerat.

3.4. El novembre de 2019, vist que les administracions responsables no adoptaven mesures per superar la situació d'indefensió legal que el Parc natural del Montseny pateix des de la sentència del Tribuna Suprem de 2016, la coordinadora per la Salvaguarda del Montseny, juntament amb DEPANA, Ecologistes en Acció i SEO/BirdLife va presentar, per mitjà d'una Iniciativa Legislativa Popular, una proposta de *Llei de declaració del Parc Natural del Montseny, de Paratges Naturals d'Interès Nacional i de Reserves Naturals Integrals*, que fou admesa a tràmit tot i que, degut a la crisi sanitària que vivim, no s'ha pogut debatre al Parlament encara. Segons aquesta proposta, l'àrea afectada pel projecte viari quedaria distribuïda entre l'àmbit de Paratge Natural d'Interès Nacional i el de Reserva natural Integral, tal com mostra el mapa que segueix.



4. MANCANES DE L'INFORME DE VALORACIÓ AMBIENTAL

Malgrat l'extensió i grau de detall amb que aborda molts aspectes, *l'Informe de Valoració Ambiental* de maig de 2018 (d'ara endavant IVA), que incorpora el projecte aprovat, i que ha servit de base per a la resolució del DTes (vegeu pàg. 56), presenta un conjunt de mancances greus i significatives en relació amb la valoració ecològica de l'àmbit afectat pel projecte viari analitzat i també amb els corresponents impactes potencials. S'exposen tot seguit:

4.1. L'IVA no avalua la mobilitat generada pel projecte, amb informació actualitzada, que reculli els principis i els requeriments que emanen tant la Llei de Mobilitat com el Decret 344/2006, així com altres elements legislatius vigents, en aspectes com l'accessibilitat dels vianants, les condicions per a la circulació de ciclistes

4.2. L'IVA no dóna compliment al que estableix la Llei 16/2017 de canvi climàtic de Catalunya, si més no, en relació a l'Art. 11, ap. 2: adaptació dels efectes del canvi climàtic; l'Art. 17, ap. 1.b. referent a la permeabilitat ecològica; i art. 21, Ap. 2. b.) que estableix la necessitat de fer: «L'avaluació de la seva contribució a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), inclòs el seu impacte sobre l'estoc de carboni i la capacitat d'embornal del territori afectat". L'IVA hauria d'haver inclòs, doncs, per a cadascuna de les alternatives considerades, una estimació de les emissions de GEH. Sembla lògic assumir que una obra viària d'eixamplament i pavimentació comportarà un augment d'emissions de GEH, tant en la fase de construcció com en la d'explotació, que l'IVA no identifica ni quantifica.

4.3. L'IVA indica que han estat excloses les espècies pròpies dels espais aquàtics, per la seva suposada absència a «l'entorn del perímetre de les obres projectades», afirmació contradita pel fet que el Projecte LIFE Tritó Montseny⁵ duu a terme accions de seguiment i de conservació del tritó (*Calotriton arnoldi*), en bona part de l'espai afectat pel projecte viari⁶ En particular, dins de la Fase 1 del projecte analitzat, els trams 7 i 6 travessen zona de presència del tritó del Montseny coneguda i el tram 5 transita per zona de presència potencial (vegeu rieres del sot de l'Infern, dels Avellaners i sot d'en Mallonga, descrites més amunt).

4.4. L'IVA no considera prioritari l'hàbitat estudiat (pàg. 62), fet contradictori amb els excepcionals valors faunístics de la zona. El sol fet d'acollir poblacions de tritó del Montseny (*Calotriton arnoldi*) únic vertebrat endèmic de Catalunya, i únic urodel endèmic de la península ibèrica, que es troba, a més, amenaçat d'extinció, i que té la seva població restringida a parts del massís, justifica lògicament considerar el seu hàbitat de prioritari. Segons la definició de la Directiva Hàbitats, en relació a les condicions que han de complir els àmbits de la xarxa Natura 2000, es compleixen les dues primeres (vegeu pàg. 61 de l'IVA).

4.5. L'IVA presenta una 'solució' constructiva per superar la llera del torrent de l'Infern (pàg. 69 i 70) que contravé les solucions que els serveis tècnics del Parc Natural del Montseny impulsen per creuar els cursos hídrics on hi ha presència de *Calotriton Arnoldi*. La proposta de l'IVA no garanteix la mobilitat i connectivitat de les espècies que conformen l'hàbitat que acull el tritó del Montseny, ans el contrari, la dificulta i la fa difícilment viable.

4.6. L'IVA no reconeix que la fase de construcció del projecte implica alteracions greus del sòl i dels cursos hídrics, en espais confinats i d'orografia complicada com són les rieres que creua el projecte viari, que poden tenir repercussions negatives duradores. De fet, l'eixamplament d'aquest vial comportaria la destrucció del sòl i la vegetació actual en ambdós vorals, amb els consegüents impactes negatius irreversibles sobre el sòl, la flora i la fauna associada en una superfície d'uns 7500 m², en uns hàbitats que, fins ara, tene bon estat de conservació.

4.7. L'IVA no identifica els dos efectes negatius inèrgics que tindrà l'asfaltatge projectat: Per una banda exercirà d'efecte barrera per aquelles espècies que transiten habitualment per sòls disgregats. Per l'altra, esdevindrà un element d'atracció per a rèptils i altra herpetofauna, per acumulació de calor, fet que augmenta el perill d'atropellament. La compactació i impermeabilització d'aquesta pista, amb una superfície aproximada d'uns 13.000m², comportarà una modificació de la hidrologia de la zona, que tindrà conseqüències directes sobre l'edafologia i, per tant, sobre totes les espècies que depenen de l'escorrentia d'aquesta zona.

4.8. L'IVA no té en compte els impactes negatius 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, pot tenir sobre les espècies amfibies i particularment sobre el tritó del Montseny, present en aquesta zona, com a conseqüència de les modificacions de les condicions hidrològiques d'aquest cursos i d'altres alteracions dels hàbitats associats, en un àmbit que els Serveis Tècnics del Parc natural qualifiquen com de "presència real del tritó del Montseny" dins del qual el projecte LIFE

5 Vegeu: <https://lifetritomontseny.eu/el-trito>

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

Tritó Montseny està desenvolupa actuacions de conservació per a la preservació d'aquesta espècie vertebrada, endèmica del Montseny, considerada en perill crític d'extinció (CR).

4.9. L'I'IVA afirma 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.» (pàg. 95), i fonamenta l'afirmació en que l'«*Anàlisi de dades d'atropellaments de fauna en carreteres de Catalunya*» (juliol de 2014) del DARPA no aporti dades al respecte. Ara bé, aquesta mancança no vol dir res, en absència de cap estudi sobre el terreny sobre el pas d'animals en l'àmbit de l'estudi, motiu pel qual cal considerar l'afirmació esmentada de gratuïta.

4.10. L'I'IVA no reconeix que la pavimentació asfàltica convencional del vial, tal com s'ha projectat, farà augmentar de manera quasi inexorable la velocitat dels vehicles motoritzats, malgrat que tots els estudis disponibles, així ho confirmen. Aquest canvi també implicaria un augment de la mortalitat per atropellament de l'herpetofauna i de la fauna vertebrada, tal i com s'ha comprovat en altres carreteres del Montseny, que l'IVA considera negligible⁷

4.11. La qualificació que l'IVA fa del nivell d'impacte de 2 i amb una valoració global d'impacte sobre el sòl com a Moderat Baix (vegeu pàg. 88) resulta infonamentada, ateses les mancances detallades en els 10 punts anteriors.

4.12 L'IVA considera que l'alternativa seleccionada pel projecte és "l'única possible", "la que comporta menys impacte mediambiental" i també "la més econòmica", en contra de l'evidència de que l'alternativa zero (mantenir el camí actual) és perfectament possible i desitjable, tindria un impacte mediambiental clarament menor i resultaria molt més econòmica, com és obvi.

5. CONTRADICCIONS POTENCIALS DE L'INFORME D'IMPACTE AMBIENTAL

La Resolució TES/1211/2020, de 3 de juny, d'informe d'impacte ambiental del Projecte en sòl no urbanitzable per a la pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, (exp. OTAABA20190182) fonamentada en l'IVA, determina que el Projecte no s'ha de sotmetre a una avaluació d'impacte ambiental ordinària, atès que l'actuació prevista no té efectes adversos significatius sobre el medi ambient. Crida l'atenció la manca de fonamentació d'aquesta decisió, tota vegada que:

5.1. Manca de resposta de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de Barcelona, malgrat que l'àrea afectada pel projecte avaluat té una importància indiscutible per a la biodiversitat i el medi natural.

5.2. Considera que el contingut de la documentació ambiental aportada pel projecte viari (l'IVA de maig de 2018), s'adiu substancialment a allò que estableix l'article 45 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i obvia les greus mancances que adoleix, relacionades a l'apartata preceent.

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

5.3. La conclusió de que el projecte viari no "té efectes adversos significatius sobre el medi ambient" ignora les argumentacions presentades per DEPANA-Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural i per la Coordinadora per la salvaguarda del Montseny, i dona crèdit a la valoració que fa un IVA que representa deficiències fonamentals.

5.4. Tanmateix, la part vinculant de la resolució, l'informe ambiental d'un projecte viari d'una 'pista existent de caracter forestal' (sic) que amb prou feines té 3 km de longitud, proposa un total de 11 condicions addicionals de gran entitat -una de les quals emet a altres condicions establertes per l'ACA. Les condicions abasten: a) El disseny del projecte viari, l'amplada del vial, el tipus de ferm, i les cunetes; b) l'ús de la nova carreterera rural, les mesures per limitar la velocitat; c) el tractament de la vegetació de les vores; d) la necessitat d'un pla de seguiment dels efectes que pugui tenir en diversos hàbitats i espècies sensibles, entre les quals el tritó del Montseny.

5.5. Per totes aquestes raons, la consideració de que l'impacte ambiental d'aquest projecte viari no és significatiu resulta clarament qüestionable. I, atesa l'absència de justificació social i tècnica del projecte, unida a la manca d'informes preceptius sobre mobilitat obligada i sobre emissions, l'alternativa lògica hauria estat mantenir la pista actual, amb les mesures correctores que el projecte LIFE Tritó del Montseny preveu dur-hi a terme, per afavorir l'hàbitat d'aquesta espècie en perill crític d'extinció.

6. CONDICIONS DE L'INFORME D'IMPACTE AMBIENTAL QUE EL PROJECTE VIARI APROVAT IGNORA

La Resolució TES/1211/2020, de 3 de juny, d'informe d'impacte ambiental del Projecte en sòl no urbanitzable per a la pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, (exp. OTAABA20190182) afegeix 11 condicions addicionals, de les quals remet a les que va establir l'ACA.

A la taula següent es comparen les condicions addicionals de l'IAA, a la columna esquerra, amb les determinacions del projecte viari aprovat a la columna de la dreta, per fer paleses les contradiccions identificades. Els subratllats han estat afegits en aquest informe.

Condicions addicionals formulades per l'IAA	Condicions del projecte viari aprovat
1. Cal esmenar les determinacions de la documentació aportada del Projecte, <u>limitant l'amplada del vial als 3 m d'acord amb el plànol de la secció del camí i l'apartat econòmic, per tal que sigui coherent entre si.</u>	Es pretén adequar el recorregut a la nova amplada homogènia de 5 m (Pàg. 3)
2. Atès que el document ambiental es refereix a la proposta del Projecte presentat anteriorment en dates 4 i 18 de juliol de 2018, <u>cal adequar-lo a la proposta finalment adoptada i que és objecte d'avaluació d'impacte ambiental simplificada.</u>	No hi ha constància de que l'Informe de Valoració Ambiental de 2018 s'hagi actualitzat per adequar-lo al projecte aprovat.

<p>3. Cal valorar la possibilitat d'<u>utilitzar paviments naturals, d'àrids estabilitzats amb additius naturals o bé formigó, en comptes d'asfalt</u>, i/o que s'empri en els trams estrictament imprescindibles (per efectes erosius o d'instabilitat).</p>	<p>Aquestes possibilitats no s'han valorat; el projecte manté el paviment asfàltic proposat inicialment en tota la seva llargada. Vegeu capítol 2. Pavimentació (pàg 114)</p>
<p>4. Cal <u>instal·lar limitadors de velocitat com guals en diferents punts del vial</u>, i prioritzar la circulació als vehicles que accedeixin a les parcel·les d'aquest àmbit, implantant la senyalització adequada.</p>	<p>El projecte aprovat no preveu cap limitació de velocitat ni establir cap limitador de velocitat, com guals o senyals.</p>
<p>5. En el seguiment ambiental relatiu a la gestió de la vialitat, <u>cal valorar la possible sobrefreqüentació i la velocitat del camí rural per tal de protegir la fauna de la zona, especialment el tritó del Montseny (Calotriton Arnoldi)</u>.</p>	<p>El projecte aprovat no valora la possible sobrefreqüentació induïda per la nova carretera rural, ni l'augment de velocitat, ni els efectes que ambdós factors poden tenir, conjuntament, per a la fauna del sector afectat, especialment la que es troba en perill crític d'extinció.</p>
<p>6. Per tal de minimitzar els efectes sobre la riera de Ciuret, el barb de muntanya i les vernedes <u>cal evitar el desbrossament per tal de no afectar espècies endèmiques vegetals, fer servir sistemes que assegurin la continuïtat natural del curs fluvial</u>, amb un control de les actuacions que produeixin o que puguin impedir l'arribada d'aigua tant superficial com freàtica i, en general, mantenir les condicions fisicoquímiques de l'aigua adients per a l'hàbitat d'interès comunitari.</p>	<p>El projecte preveu les desbrossades habituals i no indica cap mesura particular per minimitzar l'impacte faunístic, ni per assegurar la continuïtat natural dels cursos hídrics.</p>
<p>7. Cal donar compliment a les <u>consideracions que pugui fer l'Oficina Tècnica de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona</u>, així com coordinar-se amb els tècnics del Parc Natural del Montseny en l'execució de l'actuació.</p>	<p>Ni l'IVA ni el projecte viari aprovat fan cap referència a les consideracions de l' Oficina Tècnica de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona, ni a la voluntat de coordinar-se amb els tècnics del Parc Natural del Montseny en l'execució de l'actuació. Les obres han començat, apressadament, el dilluns dia 2 d'agost, quatre dies després de l'aprovació del projecte al ple municipal.</p>
<p>8. <u>Cal aplicar a la resta de cursos d'aigua presents en l'àmbit d'actuació les mesures previstes en la documentació ambiental dirigides a limitar els impactes sobre la riera de Ciuret (sot</u></p>	<p>Les mesures previstes per l'IVA a la riera de Ciuret (palesament insuficients, com ja s'ha indicat abans) el projecte viari aprovat no les preveu en cap de les altres rieres afectades.</p>

de l'Infern).	
9. Respecte al pas de la riera de Ciuret, cal consensuar amb la Diputació de Barcelona l'execució d'aquest pas per tal de minimitzar l'afecció a la fauna i facilitar-ne el pas, d'acord amb l'informe de l'Agència Catalana de l'Aigua, de 13 de febrer de 2019. En tot cas, <u>cal atendre l'objectiu operatiu 3, Millora de l'hàbitat de ribera, de l'acció de conservació C7, del Projecte Life Tritó del Montseny.</u>	L'objectiu operatiu 3 esmentat diu "que les intervencions en comunicacions viàries han de consistir en la substitució dels tubs de desguàs que hi pugui haver, per ponts o estructures prefabricades quadrades que permetin donar una continuïtat natural als cursos d'aigua", cosa que el projecte viari aprovat obvia.
10. <u>Cal complir la resta de consideracions efectuades en l'informe de l'administració hidrològica.</u>	Una de les consideracions de l'ACA és donar compliment a l'objectiu operatiu 3 del Projecte LIFE Tritó del Montseny, cosa que el projecte viari ignora.
11. <u>Cal completar el Pla de vigilància preveient un seguiment específic per a determinades espècies de flora amenaçada o de valor natural, i per a determinades espècies d'amfibis, especialment pel tritó del Montseny (<i>Calotriton Arnoldi</i>).</u>	El projecte viari aprovat no preveu cap pla de vigilància, ni fa esment a cap mena de seguiment dels efectes que pugui tenir per a la flora o la fauna amenaçada del sector afectat.

7. CONCLUSIONS

De les consideracions exposades en aquest informe es poden extreure les conclusions següents:

7.1. El Projecte viari analitzat no justifica enlloc el seu interès ni la seva necessitat social i/o tècnica, ni directament ni indirecta, ni implícitament ni explícita. A més, manca el preceptiu informe de mobilitat obligada.

7.2. Quan s'examina el feble trànsit actual i les necessitats dels veïns, i es consideren els greus problemes de massificació que pateix el parc Natural del Montseny, des de l'òptica del bé comú i dels objectius de la conservació del patrimoni natural, el projecte viari analitzat resulta injustificable.

7.3. L'anàlisi DAFO fa pensar que aquest projecte viari pretén afavorir un equipament privat, la casa de colònies de Can Riera de Ciuret. Ara bé, com aquest equipament ja disposa d'una carretera asfaltada que permet un accés rodat ràpid i còmode des de la carretera BV-5114, unit al bon estat de la pista que el comunica amb la Costa del Montseny. Per tant, la

justificació del nou projecte viari és impossible, tant des del punt de vista de l'accessibilitat a l'equipament, com de possibles evacuacions en cas d'incendis, o d'intervenció de vehicles d'emergència.

7.4. L'Informe de Valoració Ambiental de maig de 2018 té mancances significatives, especialment pel fet d'ignorar l'afectació a l'espècie faunística més valuosa del massís, el tritó del Montseny, present a la zona del projecte. L'IVA infravalora l'abast i la severitat dels possibles impactes negatius del projecte viari envers components sensibles del medi natural i, en particular, sobre diverses espècies amenaçades i en perill d'extinció.

7.5. Ni el projecte viari aprovat per l'Ajuntament de Fogars de Montclús el passat 28 de juliol, ni l'*Informe de Valoració Ambiental* de maig de 2018 contenen cap estudi de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, tal com prescriu la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.

7.6. La conservació de l'espècie amfibia endèmica *Calotriton arnoldi*, en estat d'amenaça crítica d'extinció, actualment objecte d'accions del projecte europeu LIFE Tritó Montseny, hauria de prevaldre per damunt de qualsevol altra consideració, perquè està en joc la supervivència d'una espècie endèmica en greu perill d'extinció, present en certes parts del Montseny, com el sector afectat pel projecte.

7.7. Contràriament a allò que afirma la resolució del DTeS, l'alternativa més acceptable, des del punt de vista de la viabilitat, mediambiental, social i econòmic, és mantenir la situació actual (alternativa zero), car és plenament funcional, resol les necessitats de comunicació actuals, i només demana les tasques de manteniment necessàries, mantenir la limitació del trànsit i executar les mesures correctores previstes per protegir les poblacions de tritó del Montseny.

7.8. El projecte viari aprovat per l'Ajuntament de Fogars de Montclús el 28 de juliol ignora les 11 condicions addicionals que estableix l'informe d'impacte ambiental aprovat per la resolució TES/1211/2020, de 3 de juny, d'informe d'impacte ambiental del projecte viari analitzat.

7.9. La tramitació d'una proposta de Llei de protecció del Montseny, amb el nom de *Llei de declaració del Parc Natural del Montseny, Paratges Nacionals d'Interès Natural i Reserves Naturals Integrals*, és motiu per demanar a les autoritats competents que siguin restrictivament prudents a l'hora d'aprovar i executar nous projectes d'infraestructures d'aquest àmbit, mentre no s'hagi debatut i, si s'escau, aprovat. I convé assenyalar que, segons aquesta proposta de llei, l'àmbit afectat pel projecte viari es troba a cavall entre l'àmbit de Paratge Natural d'Interès Nacional i el de Reserva Natural Integral -aquesta darrera la figura de protecció que atorga el nivell de protecció més estricta dins de la llei 12/1985, d'espais naturals de Catalunya.

Més d'un miler de ciutadans han instat al Síndic de Greuges de Catalunya que traslladi al Govern de la Generalitat la petició d'una moratòria immediata per aquest tipus de projectes en territori montsenyenc, fins que la proposta de Llei esmentada no hagi estat debatuda i aprovada al

Parlament de Catalunya⁸. Mentrestant, l'autor de l'informe considera que les autoritats competents haurien d'aplicar el principi de precaució i aturar l'execució d'aquesta mena de projectes amb potencials efectes negatius irreversibles per a espècies amenaçades o en perill crític d'extinció.

8. REFERÈNCIES DOCUMENTALS CONSIDERADES

CARRANZA, Salvador; AMAT, Fèlix (2005) «[Taxonomy, biogeography and evolution of *Euproctus* \(Amphibia: Salamandridae\), with the resurrection of the genus *Calotriton* and the description of a new endemic species from the Iberian Peninsula](#)» *Zoological Journal of the Linnean Society*, 145, June 2005: 555-582.

- *Informe de valoració ambiental del 'Projecte de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret' pel tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada* – GESA (Rosa Cañizares González). Maig 2018.

IUCN Red List of Threatened Species «[Calotriton arnoldi](#)» Critically endangered. Ref: Carranza; S.; Martínez-Solano.

- *Projecte (modificat) de pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret* – Guim Costa Calsamiglia, arquitecte. Octubre de 2019.

- Resolució TES/1211/2020, de 3 de juny, d'informe d'impacte ambiental del Projecte en sòl no urbanitzable per a la pavimentació del camí de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, promogut i tramitat per l'Ajuntament de Fogars de Montclús, al terme municipal de Fogars de Montclús (exp. OTAABA20190182).

- Ajuntament de Fogars de Montclús: <https://www.fogarsdemontclus.cat/>

- Can Riera de Ciuret: <http://www.rieradeciuret.com/>

- Coordinadora per la Salvaguarda del Montseny: www.salvaguadamontseny.cat

- Parc Natural i Reserva de Biosfera del Montseny: <https://parcs.diba.cat/web/montseny/inici>

- Projecte LIFE Tritó del Montseny: <https://lifetritomontseny.eu/ca>

⁸ Vegeu <https://salvaguadamontseny.cat/peticio-moratoria>