

d'emergència, i fins i tot perjudiquen els establiments d'hostaleria que veuen els seus aparcaments plens de vehicles aliens al seu negoci.

Un cop les diferents autoritats (Diputació, Generalitat i ajuntaments) s'han posat d'acord davant les evidències, ha estat possible prendre algunes de les mesures que reclamàvem des de feia anys. No era tan difícil! Moltes i molts de nosaltres, de la gent que viu en aquesta muntanya, ens hem alegrat que prevalgués el sentit comú. Ara bé, cal que aquestes mesures no siguin merament conjunturals i s'estableixi un protocol d'actuació clar per als divuit municipis que integren el parc.

Si prevalen els interessos privats d'algun sector per damunt de l'interès col·lectiu de la gent que hi viu i de la preservació d'aquest espai natural, llavors aquest primer gest no haurà servit de res.

Les línies d'autobusos han de ser integrals i han d'estar dissenyades per cobrir les necessitats de tot el territori, de banda a banda del massís, i no servir tan sols com a busos turístics de cap de setmana. Tot i això, els caps de setmana han d'augmentar la freqüència per adaptar-se a l'augment de públic i a les necessitats del passatge. Així mateix, les unitats en servei també s'han d'adequar a allò que exigeix la situació d'emergència que vivim, fent ús de les tecnologies apropiades i amb les dimensions adients per augmentar la seguretat i la facilitat de moviments per aquestes carreteres de muntanya, i reduir, així, al màxim la contaminació.

A banda de tot això, la tasca informativa i pedagògica vers els visitants ha de ser ferma i continuada al llarg del temps. La ciutadania ho agrairà i la natura se'n veurà beneficiada. I la política d'aparcament a l'interior del parc ha de ser inflexible: un cop plens els aparcaments de les zones nucli, els vehicles han de quedar constrets als aparcaments habilitats a les àrees tampó. Així és com es fa en altres espais naturals d'arreu del món. Aquest és

el moment en què la persuasió ha d'anar acompanyada de la constricció, quan l'experiència indica que cal controlar el trànsit privat per l'interior del parc i fer servir exclusivament el transport públic. Cap d'aquestes mesures no va en contra de ningú. Ben al contrari, si no s'actua així, estarem fent un favor ben magre a la ciutadania i a la natura que hem de preservar.

No podem oblidar tampoc que hi ha altres projectes que continuen projectant la seva ombra onerosa sobre el Montseny i que s'han seguit multiplicant en els darrers mesos, malgrat la pandèmia.

Vet aquí uns quants exemples: tot i que s'ha aconseguit aturar per via judicial la construcció de la carretera de la Costa del Montseny a Can Riera de Ciuret, queden pendents altres projectes de carreteres a l'interior del massís (a les zones més vulnerables per les espècies protegides). També segueixen pendents d'execució projectes d'altres infraestructures, com ara la potenciació de la línia d'alta tensió entre Sant Celoni i Vic, o projectes extractius que posen en perill els aqüífers del Montseny (els 500.000 m<sup>3</sup>/any que pretén extreure Lliquats Vegetals a Viladrau). També el complex turístic que la família Puig Egido vol erigir a Sant Segimon, o la modificació de les normes urbanístiques del Brull, que permetrien la instauració de més granges d'explotació intensiva de porcí.

És contra totes aquestes amenaces que defensem la nostra proposta de llei de protecció del Montseny (ILP-Montseny), més convençuts que mai que és necessària si volem conservar aquesta muntanya que ens ajuda a viure. Això sí, oberts a la discussió, a les aportacions i a les esmenes, si resulten necessàries, a través de la participació ciutadana, que és un complement indiscutible de l'acció política directa del nostre poble.

*Consell de Redacció*

*Sant Celoni, novembre de 2020*



Fedatàries de la ILP Montseny al Parlament de Catalunya. Març 2020.