



Assumpte:

Al·legacions a l'anomenat *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114. Fase II*, i a l'*Estudi d'Impacte Ambiental. Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114, Montseny, juliol de 2015*, promogut per l'Ajuntament de Montseny i sotmès a tràmit d'avaluació ambiental ordinària.

Aclariments previs

Per bé que, en la fase de consideracions prèvies, ja havien estat inclosos, hem cregut convenient introduir també aquests antecedents en les al·legacions presents, atesa la repercussió social que aquest projecte està tenint dins i fora del massís del Montseny i atès també l'augment de sensibilitat que cada cop manifesta una part més important de la societat catalana, en referència a les mesures de protecció real dels espais naturals.

Aquesta relació d'antecedents servirà, alhora, per posar al dia els darrers esdeveniments succeïts des la presentació de les anteriors consideracions.

Antecedents

Abordar l'estudi de la documentació presentada per l'Ajuntament de Montseny i, per tant, pretendre analitzar el conflicte existent, sense tenir en compte els antecedents històrics d'aquest projecte, nomenat ara *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114. II Fase* resultaria un exercici nul. És per això que creiem necessari enumerar els fets que s'han desenvolupat a l'entorn d'ell.

Les primeres notícies que es van tenir, en el territori, sobre aquest projecte daten de l'any 2009, quan es començà a difondre la informació de que es preparava l'asfaltatge del tram de pista forestal que uneix la font de les Nàïades (a l'altura de Les Illes), amb la font Bona (prop de Sant Marçal). De fet, el primer tram d'aquesta mateixa pista havia estat asfaltat l'any 2008, amb el vist i plau de la Diputació de Barcelona, que va evacuar un informe favorable sense establir mesures preventives.¹

Tal i com reconegué posteriorment l'Informe signat pel Cap de la Direcció Territorial Nord de Parcs Naturals: «Actualment s'ha constatat un impacte negatiu en el tram asfaltat que dona accés al càmping de Les Illes, consistent en l'atropellament d'amfibis detectat l'últim any en aquests 2km de pista asfaltada,...»². Així doncs, quan es va elaborar el projecte que discutim avui, ja eren paleses les conseqüències negatives que l'experiència d'asfaltatge del primer tram havia evidenciat a bastament.

¹ Vegeu «Necessitem una altra carretera al Montseny?» *La Sitja del Llop-Revista del Montseny*, núm. 31, desembre de 2009.

² Vegeu *Informe d'anàlisi dels impactes i mesures correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-6301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, annex a l'Informe Previ de Ref.:2011/S16440/MSY/jbr, Oficina del Parc Natural del Montseny. Diputació de Barcelona.



Sigui com sigui, l'esmentat projecte relatiu a la *II Fase...*, restà aturat fins que, el 6 de febrer de 2012, l'Oficina del Parc Natural del Montseny va emetre el seu informe preceptiu, favorable a l'obra referenciada, malgrat tots els impactes constatats en l'*Informe d'anàlisi...*, que citàvem al paràgraf anterior.

El 12 de desembre de 2013, el Ple de l'Ajuntament de Montseny va aprovar l'expedient administratiu de contractació de les obres contemplades en el projecte *II fase d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*, que s'havia de fer pel procediment negociat amb publicitat.

En data 24 de març de 2014, el Ple d'aquest mateix ajuntament va aprovar l'adjudicació definitiva del contracte de les obres a l'empresa Construccions Deumal, S. A., per un import total de 311.774,60€ (IVA inclòs).

Curiosament, en aquesta mateixa sessió, el Ple va aprovar també la *Proposta de modificació del PEIN en el marc del Pla d'Ordenació Urbanística municipal de Montseny* que, entre altres extrems, acordava presentar un nou Catàleg de masies i cases rurals, diferent del que està en vigència (des l'abril de 2007), segons que es pot llegir a la pàgina web de l'Ajuntament en l'actualitat. Més endavant hi tornarem sobre aquest tema.

Un cop adjudicada l'execució del projecte en qüestió, el 4 d'abril de 2014 es constituïa una Comissió de Seguiment formada per la Sra. Joana Barber, en representació de la Gerència de Serveis d'Espais Naturals de l'Àrea de Territori i Sostenibilitat, de la Diputació de Barcelona, i pel Sr. Alfons Planas, alcalde de l'Ajuntament de Montseny. L'esmentada Comissió havia de vetllar per la correcta execució de les obres contractades, així com per la implantació de les mesures correctores recollides en la *Memòria valorada* redactada per la Diputació de Barcelona, de data 27 de novembre de 2012³. La Comissió acordà efectuar el replanteig de les obres el dia 15 d'abril i, a més, decidí que l'inici de l'execució tindria lloc el dia 22 d'abril de 2014.⁴

Posteriorment, el 15 d'abril, s'efectuà el replanteig de les obres en presència de l'alcalde Sr. Alfons Planas, el director de l'obra Sr. Agàpit Borràs i el representant del contractista Sr. Deumal, declarant els signants que «no existeixen impediments o servituds aparents no considerades que puguin afectar-les».⁵

En protesta per l'imminent inici de les obres que, a tenor de la legalitat vigent, no havien complert els tràmits exigibles, el dia 27 d'abril es produí una manifestació d'unes tres-centes persones veïns i veïnes del Baix Montseny, que van recórrer la carretera BV-5114, entre Sant Celoni i la rotonda de Campins, reclamant-ne la paralització⁶, amb el suport d'un seguit d'entitats veïnals i ambientals.

³ Vegeu *Memòria valorada Obres correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, Diputació de Barcelona. Parc Natural del Montseny, signat pel Cap de l'Oficina Tècnica de Parcs Naturals, Ramon Espinach Grau i per l'Enginyer Tècnic Forestal, Josep Argemí Relat, el novembre de 2012.

⁴ Vegeu acta de la Comissió de Seguiment de 4 d'abril de 2014.

⁵ Vegeu *Acta de comprovació del replantejament*, de data 15 d'abril de 2014.

⁶ Vegeu EI 9NOU.CAT, 28-4-14.



Malgrat l'anterior protesta, el 29 d'abril es van iniciar els treballs amb l'extracció d'un roc de grans dimensions, mitjançant maquinària pesant, a més d'efectuar alguns treballs de desbrossament⁷, tot i que després les tasques van restar aturades.

Cal assenyalar que aquesta acció s'hauria executat contravenint els articles 55 i/o 56 de la Llei 21/2003, de 9 de desembre, i, per tant, provocant una situació d'il·legalitat i d'indefensió dels agents socials davant de l'incompliment del mecanisme legal establert.

El dia 6 de maig es tornava a reunir la Comissió de seguiment de les obres representada per la Sra. Joana Barber i el Sr. Alfons Planas. A l'acta corresponent a aquesta data, s'afirma que a la visita de replanteig del 15 d'abril s'havia vist la necessitat «per motius de seguretat» d'efectuar els treballs descrits al paràgraf anterior, i fer-ho en la data citada del 29 d'abril.⁸ Cap d'aquests extrems hi consta en l'Acta de comprovació i replantejament del citat dia 15 d'abril.⁹

Tot i que, en aquesta mateixa acta del dia 6 de maig, es fa referència explícita a la condició 2a de les *Mesures per minimitzar l'impacte ambiental en fase d'execució*, que consistia en que «no es podrà fer cap tipus d'intervenció entre el 1 de març i el 31 de juny, excepte aquelles que, per la seva naturalesa, no afectin la fauna salvatge»¹⁰; el cert és que, l'inici dels treballs, havia estat programat per la Comissió de seguiment pel dia 22 d'abril. Finalment, els treballs es van iniciar el 29 d'aquell mes, incomplint manifestament les pròpies mesures correctores establertes per l'*Informe d'anàlisi...*, citat anteriorment.

Amb data 3 de juny de 2014, el Síndic de Greuges de Catalunya enviava un ofici a l'alcalde de Montseny, Alfons Planas, per tal de recordar-li l'obligació de sotmetre el projecte d'asfaltatge de la pista existent, al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental, suggerint-li que enviés el projecte a l'administració ambiental i mentrestant valorés la suspensió del projecte.¹¹ Era una manera força diplomàtica d'advertir l'Ajuntament que estava cometent una il·legalitat.

El dia 5 de juny, el Ple de l'Ajuntament de Sant Celoni, aprovava una moció en la qual es reclamava «a l'Ajuntament de Montseny que retiri el projecte d'arranjament i pavimentació de la pista forestal existent des de la font de les Nàïades fins a la font Bona, entre Sant Marçal i Les Illes.», a més de « Demanar a l'Ajuntament de Montseny que acceleri la construcció d'un sistema de recollida i depuració d'aigües residuals i que no es produeixin abocaments sense autorització.», entre uns altres requeriments.¹²

⁷ Vegeu foto CSM, de 30-4-14.

⁸ Vegeu acta de la Comissió de seguiment de 6 de maig de 2014.

⁹ Vegeu *Acta de comprovació del replantejament*, de data 15 d'abril de 2014.

¹⁰ Vegeu *Informe d'anàlisi dels impactes i mesures correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-6301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, annex a l'Informe Previ de Ref.:2011/S16440/MSY/jbr, Oficina del Parc Natural del Montseny. Diputació de Barcelona.

¹¹ Vegeu ofici del Síndic de Greuges, amb núm. Registre de sortida S-24879/2014, de data 3-6-14.

¹² Vegeu text de la moció aprovada el 5-6-14 al Ple Municipal de Sant Celoni i *EL PAIS-Catalunya*, del 16-6-14, «El Montseny para las obras de una pista forestal a instàncies del Síndic».

COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

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



El 8 de juny, es produí una nova manifestació de protesta que va voltar pel càmping *Les piscines del Montseny*, la zona d'abocament d'aigües fecals d'aquest municipi a la Tordera i el mateix poble de Montseny, fent pública l'oposició al projecte de construcció d'aquesta nova carretera i exigint una depuradora per tractar les aigües residuals de Montseny.¹³

L'11 de juny representants de la C S M i d'Ecologistes en Acció es reunien amb el delegat del Síndic, senyor Vendrell, per presentar-li les queixes en relació a la gestació d'aquest projecte, i exposar-li les sospites sobre el motius reals que l'havien promogut.

Novament, el dia 15 de juny, una concentració de protesta a Sant Esteve de Palautordera, rebia els presidents de les Diputacions de Barcelona i Girona, el diputat J. I. Puigdollers i els alcaldes de l'àrea de Montseny, per manifestar-los el rebuig a aquest projecte.¹⁴

El 4 de novembre la CSM enviava al Síndic de Greuges un informe, en el qual s'evidenciava que la *Proposta de modificació del PEIN de Montseny en el marc del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montseny*, es basava en dades de creixement fictícies, i introduïa, de manera subreptícia, canvis d'ús respecte a la masia del Terrés (o Terrers), assignant-li la nova qualificació d'ús hotelier.

Més a prop, el 22 de novembre, una nova manifestació de protesta, en forma d'excursió reivindicativa, recorria una part de la pista en qüestió, des la font Bona, prop de Sant Marçal, i passant pel Terrers i el Puig tornava a Sant Marçal després d'haver caminat per la vall alta de la Tordera, posant en qüestió la necessitat de la construcció d'aquesta nova carretera i evidenciant els valors ambientals que en poden sortir perjudicats de forma definitiva.¹⁵

L'1 de desembre de 2014, representants de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny, lliuraven una nova queixa al Síndic de Greuges¹⁶, en relació a la negativa de l'Ajuntament a facilitar informació sobre els costos reals dels treballs de reparació de la pista que es pretén asfaltar, i sobre un nou Catàleg de masies, inserit en la proposta de modificació del PEIN vigent, que l'Ajuntament havia presentat per a l'aprovació de Territori. Aquest nou catàleg, com ja s'ha dit, incloïa, una nova requalificació d'ús per a la masia del Terrés (o Terrers, segons altres toponímies), actualment deshabitada i que, accidentalment, està ubicada a menys de cent metres de la pista que es pretén convertir en carretera asfaltada. Val a dir, que la informació sobre els costos reals de reparació de la pista, mai ha estat lliurada per l'Ajuntament.

El dia 16 de desembre, representants de la CSM pronunciaven una conferència a la Facultat de Biologia de la Universitat de Barcelona, sota el títol «*Què passa al Montseny?*», on, davant d'una vuitantena d'estudiants, van explicar la problemàtica ambiental que implica l'execució del projecte comentat, i la situació dels espais naturals protegits a Catalunya, atès l'interès creixent que aquest assumpte desperta en bona part de la comunitat universitària.

¹³ Vegeu Nació Digital, de data 9-6-14 «Nova protesta contra l'asfaltat de pistes al Parc Natural».

¹⁴ Vegeu EL 9 NOU, de data 16-6-14 «Aturat l'asfaltatge de la polèmica pista forestal del Montseny».

¹⁵ Vegeu Baix Montseny.info de 25-11-14, «La Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny segueix lluitant contra l'asfalt».

¹⁶ Vegeu queixa al Síndic de Greuges, amb núm. registre d'entrada E-30924/2014, de data 1-12-14.



En aquest marc d'irregularitats legals per una banda, i de contestació social per l'altra, és en el que s'inscrigué la presentació, per part de l'Ajuntament de Montseny, del document titulat *Avaluació d'Impacte Ambiental. Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114. Montseny, octubre de 2014, d'ara endavant Avaluació.*

El fet és que aquesta presentació no havia estat voluntària, sinó que es va produir com a resultat de la denúncia pública d'una situació il·legal (l'inici de les obres forçant la legislació vigent), i gràcies a la protesta d'una part significativa de la ciutadania, que es mostra contrària a l'execució d'un projecte al qual no hi troba justificació possible.

Amb posterioritat a la presentació del document esmentat, per part de l'Ajuntament de Montseny, es produïren noves manifestacions públiques de rebuig contra aquest projecte.

La primera d'elles fou la concentració de protesta que, el 17 de febrer de 2015, van protagonitzar una cinquantena de persones a les portes de la Direcció general de Qualitat Ambiental (DGQA), en l'avinguda Diagonal de Barcelona, el mateix dia que la Ponència Ambiental es definia respecte d'aquest projecte.

Un cop coneguda la resolució de la Ponència, que obligava l'Ajuntament de Montseny a seguir el tràmit d'Avaluació Ambiental Ordinària i presentar un Estudi d'Impacte Ambiental complert, les mobilitzacions de protesta tampoc es van aturar. D'aquesta manera, el 16 de maig d'enguany, cent vint persones recorrien en manifestació la vall de Santa Fe, protestant contra la construcció de la carretera i altres projectes de l'Administració en aquesta zona.

L'1 d'abril de 2015, a un mes i mig de les eleccions municipals, l'Ajuntament de Montseny aprovava una modificació de crèdit pressupostari segons la qual s'assignaven 351.011,96€ (número de partida 155.601) per l'execució de les obres d'*Arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114. Fase II.* Aquesta aprovació es feia a través d'un mecanisme que podia ser qualificat d'urgència, i sota l'epígraf de «modificació de crèdit», quan en realitat s'estava aprovant un suplement de crèdit per un projecte ja contractat anteriorment. El pressupost licitat l'any 2014, per aquest mateix projecte, s'havia augmentat en quasi 40.000€. Tota aquesta operació es feia sense haver presentat l'Estudi d'Impacte Ambiental exigít per la DGQA i, per tant, donant per segur que l'obra comptaria amb una Declaració d'Impacte Ambiental favorable.

Atès aquest procediment tan irregular, la CSM va presentar tot seguit unes al·legacions que van ser desestimades per l'Ajuntament i, posteriorment, també va presentar un recurs de reposició que fou contestat per l'Ajuntament amb l'aprovació definitiva de l'expedient de «modificació de crèdit».

Finalment, el 7 de juliol d'enguany, la CSM presentava una petició formal davant la DGQA, en la qual demanava que s'incoés expedient sancionador contra Alfons Planas Jubany, per haver iniciat les obres relatives al projecte referenciat, l'abril de 2014, sense haver obtingut prèviament la declaració d'impacte ambiental (fet que comporta una infracció de caràcter molt greu), i atès que havien passat, a més, cinc mesos des del requeriment que la mateixa DGQA havia fet a l'Ajuntament per tal que presentés el corresponent Estudi d'Impacte Ambiental (EIA).



Curiosament, vint dies després d'aquesta denúncia, l'Ajuntament iniciava els tràmits d'informació pública (en plenes vacances) en relació a un nou *Projecte refós* i un *Estudi d'Impacte Ambiental*, obrint pas a un període d'al·legacions que expira el 30 d'agost de 2015.

En aquest context d'irregularitats i de denúncia social, és en el que la CSM emet les seves al·legacions al projecte nomenat *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114 al municipi de Montseny, Fase II*(d'ara endavant *Projecte Refós*), i respecte a l'*ESTUDI D'IMPACTE AMBIENTAL FASE II D'ARRANJAMENT I PAVIMENTACIÓ DEL CAMÍ DE CONNEXIÓ DE LES CARRETERES BV-5301 AMB BV-5114 MONTSENY, JULIOL DE 2015* (d'ara endavant *EIA*).



Al·legacions al Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114 al municipi de Montseny, Fase II, i a l'Estudi d'Impacte Ambiental Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 amb BV-5114. Montseny, juliol de 2015.

ÍNDEX DE L'INFORME

1. Qualificació normativa del de les zones afectades i del projecte	8
2. L'objecte del projecte	9
3. Qualificació Ambiental	16
4. Criteris tècnics i constructius	17
5. Efectes de la mobilitat	22
6. Efectes de la hiperfreqüentació	25
7. Impactes sobre la vegetació	26
8. Impactes sobre la fauna	27
9. Conclusions de l'Informe	34



A continuació s'analitza el contingut dels documents presentats per l'Ajuntament de Montseny, titulats respectivament *PROJECTE REFOS D'ARRANJAMENT I PAVIMENTACIÓ DEL CAMÍ DE CONNEXIÓ DE LES CARRETERES BV – 5301 AMB BV – 5114. 2A FASE (Projecte Refós)*, i *Estudi d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 amb BV-5114. Montseny (EIA)*, ambdós datats el juliol de 2015 sense número de visat, que d'ara en endavant seran nomenats *Projecte refós* i *EIA*, respectivament.

1. Qualificació normativa del de les zones afectades i del projecte

En gran mesura l'argumentació destinada a explicar la bondat d'aquest nou projecte es basa en l'afirmació de que, en realitat, no es tracta de construir una nova carretera sinó del **«condicionament de la plataforma d'un camí»**. Però, podem considerar acceptable aquesta argumentació?

La mateixa descripció de l'obra, proposada al projecte constructiu, admet que, per tal d'executar-lo, cal arrabassar la vegetació existent a banda i banda del camí, en una amplada d'1m a cada costat. De la mateixa manera, el *Projecte refós* parla del desbrossament per a la construcció de les cunetes que, pel cap baix, suposaria una amplada mínima final de 5,50m a la secció de la carretera resultant.¹⁷ Evidentment, les dades anteriors desmenteixen, per si soles, la hipòtesi de que es tracta de consolidar el camí existent, respectant la seva amplada actual. Més endavant hi tornarem sobre aquest tema, quan parlem dels aspectes més tècnics del projecte aprovat per l'Ajuntament el 23 de juliol de 2015.

En qualsevol cas, el que proposa el *Projecte refós* suposaria l'afectació real d'un mínim de 2,03Ha, dins la zona de màxima protecció del Parc Natural del Montseny, que inclou una part de l'obra dins de Zona de Reserva Natural, i una altra en Zona d'Alt Interès Natural, Ecològic i Paisatgístic i, finalment, la zona compresa a la Xarxa Natura2000, que inclou Hàbitats d'Interès Comunitari Prioritari (HIC), en el cas que ens ocupa el 91E0* (*Alno-Padion*), compost per vernedes i pollancredes amb ortiga morta, i d'altres No Prioritaris com són els codis 9340 (Alzinars i carrascars), 9130 (Fagedes neutròfiles), i 9260 (Castanyedes), a més d'altres hàbitats de comunitat vegetal, d'alt interès de conservació, com el bosc de roure sessiliflor (*Quercus petraea*) o *Anagallis tenella*, una altra comunitat vegetal protegida per la Directiva Hàbitats (92/43/CEE, RD1997/95), per la seva excepcionalitat.

El projecte qüestionat s'enclava en un emplaçament biogeogràfic, que disposa doncs de característiques i definicions de zones protegides per la Directiva 92/42/CEE (Directiva d'Hàbitats), a més d'afectar diversos aspectes de la pròpia normativa del Parc, com els articles 2.1, 2.3, 4 i 5.2, continguts al Pla Especial de protecció del medi natural i del paisatge del Parc Natural del Montseny.

¹⁷ En aquest sentit, l'estat d'amidaments contingut al *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114. II fase*, no difereix en absolut del que va ser presentat el novembre de 2014. Per tant, aquesta ha estat l'única referència constructiva de la secció de la carretera que es pretén executar, que s'ha pogut deduir de la documentació publicada per l'Ajuntament de Montseny.



D'acord amb això, l'EIA presentat hauria d'incloure el conjunt de l'espai afectat en aquest estudi, i definir l'afectació del projecte als hàbitats i les espècies presents, d'acord amb les classificacions i figures de protecció vigents, mitjançant la presentació d'estudis i dades concretes i específiques d'aquestes possibles afeccions. Resulta evident que aquests extrems tampoc no han estat contemplats en l'EIA que presenta novament l'Ajuntament de Montseny.

D'altra banda, el projecte afecta a la Zona de Nucli de la Reserva de Biosfera del Montseny, que forma part de la Xarxa de Reserves de la Biosfera Espanyoles; aquesta xarxa constitueix un subconjunt definit i reconeixible de la Xarxa Mundial de Reserves de la Biosfera, conjunt d'unitats físiques sobre les quals es projecta el programa «Persona i Biosfera» (Programa MaB) de la UNESCO. La qualificació de *zona nucli* o àrea central ho és per donar una protecció a llarg termini als paisatges, ecosistemes i espècies que abasta. Normalment, al nucli no es realitza activitat humana alguna, excepte activitats d'investigació i seguiment i, en certs casos, activitats de recol·lecció tradicional per part de les comunitats locals.

Altrament, segons l'Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària (LIC)-DOGC 4735, s'indica que «La construcció, modificació o millora d'infraestructures viàries requerirà un informe favorable del DMAH en el qual es defineixi les mesures correctores adients», tràmit que, com ha quedat palès anteriorment, no es va acomplir abans d'iniciar les obres denunciades.

De tot el que s'ha exposat anteriorment, es dedueix que el conjunt de l'àmbit estudiat disposa d'una sensibilitat ALTA, al marge d'aquelles zones que són considerades de reserva integral, la qualificació de sensibilitat de les quals seria de MOLT ALTA.

D'acord amb aquestes qualificacions, cal destacar que, qualsevol nova intervenció, comportaria efectes ambientals que podrien ser molt greus (severs o crítics) sobre els espais estudiats. Queda prou palès doncs, que l'única via possible és la de considerar com a única opció viable, l'alternativa 0.

2. L'objecte del projecte

A continuació passem a discutir alguns aspectes que se'ns proposen com a motivacions d'aquest projecte, atès que l'*Estudi d'Impacte Ambiental* presentat per l'Ajuntament els inclou .

El document estudiat no ens informa de l'**objectiu formal** d'aquest projecte fins la pàgina 14, on diu: «té l'objectiu de millorar l'accessibilitat i, especialment la relació del nucli de Montseny amb els veïnats propers. És un projecte que té per finalitat servir la població que viu al parc, millorant la vialitat interna del parc, i de les relacions amb el seu entorn per a la seva població (sic).»

Aquesta afirmació que de manera abstracta es podria considerar plausible, un cop contrastada amb la realitat, es torna totalment inversemblant:

- Com molt bé coneix l'empresa que ha redactat l'EIA (atès que va ser la mateixa que va elaborar el *Catàleg d'Edificació de Montseny* en vigor), a la part alta de la vall de la Tordera, és a dir, en el tram



comprés entre la font de les Nàïades i la font Bona, tan sols existeixen dues edificacions que es mantinguin dempeus. La primera d'elles és la masia del Puig, propietat de la Diputació de Barcelona, d'ús esporàdic per part de grups de recerca. La segona és la masia del Terrers (o Terrés segons la font), que es troba en estat deficient i desocupada en l'actualitat.

També trobem la Fabriqueta d'en Tolín, que es troba totalment enrunada (no figura al catàleg) i, finalment, el refugi d'en Layret, una edificació il·legal, amb qualificació d'ús esporàdic. Vegeu, a continuació, el quadre resum extret de l'esmentat catàleg.¹⁸

Taula 1. *Bens culturals d'interès local (extracte)*

Codi	Nom	Pàgina	Tipologia	Estat	Ús actual
08137079	El Terrés	99	Masia	Deficient	No classificable
08137075	El Puig	93	Masia	Bo	Equipament del Parc
08137136	Refugi d'en Layret	167	No classificable	Bo	No classificable

Font: PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL. CATÀLEG D'EDIFICACIÓ. Ajuntament de Montseny

D'acord amb aquestes dades resulta fàcil comprendre que, en tot el trajecte de la pista que es pretén convertir en carretera, **no existeix cap tipus de veïnat que plantegi necessitats de desplaçaments interns per comunicar-se amb el nucli del poble de Montseny o externs per enllaçar qualsevol altre nucli**, contràriament a allò que constitueix l'excusa principal per executar aquesta obra. El mateix *Estudi* (pàgina 87) corrobora aquest argument al afirmar: «El potencial d'accés com a recorregut per veïns, és molt limitat, donada l'escassa població del parc».

Insistent en aquesta afirmació, el propi document (pàgina 94), es reafirma en : «Quant a les estadístiques de mobilitat, no existeixen dades concretes que permetin conèixer amb exactitud els desplaçaments per mobilitat obligada entre els diferents nuclis estudiats, **donat que tenen molt poca entitat**¹⁹». Efectivament, els autors de l'*EIA* coneixen perfectament aquesta manca de dades febaents, atès que van ser, ells mateixos, els encarregats d'efectuar l'*INFORME DE MOBILITAT GENERADA* que l'Ajuntament de Montseny va encarregar l'any 2007. Del contingut d'aquest informe no se'n dedueix cap necessitat de mobilitat específica, entre els punts que pretenen constituir-se com inici i final d'aquesta nova carretera.²⁰ Per tant, com que el present *EIA* no aporta noves dades de mobilitat obligada, continua vigent l'argument defensat per la Ponència Ambiental²¹ sobre «l'absència d'estimacions quant a la demanda de mobilitat obligada o no, associada a aquest camí, impedeix valorar l'oportunitat del projecte».

Resulta especialment significativa, l'afirmació feta per l'informe de mobilitat esmentat anteriorment, on s'indica que: «Els desplaçaments són majoritàriament a peu, donades les dimensions del municipi.», i que: «L'origen dels treballadors que venen al municipi, de més a menys, de Sant Celoni, Barcelona, Santa Maria

¹⁸ Vegeu PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL. CATÀLEG D'EDIFICACIÓ. Ajuntament de Montseny. EAU, SL/IGRemap, SL, abril 2007.

¹⁹ El subratllat és nostre.

²⁰ Vegeu INFORME D'AVUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA. Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. Montseny. EAU, SL/IGRemap, SL, abril 2007.

²¹ Resolució de la Ponència Ambiental de data 17 de febrer de 2015



i Sant Esteve de Palautordera.»²² Per tant, aquests arguments continuen qüestionant la idoneïtat i necessitat del projecte.

Cal ressaltar que en l'apartat *Mesures de gestió durant l'explotació* (pàgina 107) es torna a referir a l'objecte del projecte, afirmant el següent: «El camí de les Illes a Sant Marçal, forma part de l'itinerari complert de Sant Bernat a Sant Marçal, i té per objecte donar servei als residents del parc, i **millorar la mobilitat dels visitants**²³ i dels vehicles d'emergència». Més endavant, a la pàgina 70, reconeix que, «es preveuen efectes positius sobre la sòcio-economia. La pavimentació del camí permetrà millorar les comunicacions en l'entorn del Parc Natural del Montseny, afegint una nova connexió entre les carreteres BV-5301 i BV-5114, actualment només unides a través de la carretera de La Costa». És a dir, el propi *Estudi* reconeix que l'objectiu del projecte va més enllà de donar servei a la pròpia població del parc, sinó que també pretén millorar les connexions a l'entorn del parc i la mobilitat dels visitants. Aquest argument s'omet reiteradament com a objecte del projecte, tan a l'inici del document com a l'apartat de *Síntesi i conclusions finals*.

En resum, aquestes són les raons amb les quals l'EIA presentat per l'Ajuntament despatxa l'objecte del projecte:

- a) **A la zona on es pretén construir aquesta nova carretera no hi existeix cap nucli poblacional habitat.**
- b) **No existeixen dades ni estudis previs de mobilitat que avalin la necessitat d'aquesta obra.**

Com es pot deduir fàcilment, cap dels elements esmentats justificaria, ni per si sols, ni combinats, la necessitat d'aquesta nova via que es pretén executar.

En una anàlisi seriosa de qualsevol projecte, aquests serien arguments suficients per invalidar-lo completament. I creiem que, efectivament, el cas contemplat és tracta d'una construcció artificialosa que no respon, en realitat, als motius que pretén justificar. Per tant, de manera coherent, l'alternativa a contemplar seria la zero.

Tal i com va comentar la Ponència Ambiental, no s'avaluen bé ni s'aporten dades que permetin contrastar les diferents alternatives del projecte i, a més a més, a l'hora d'avaluar-les s'obvia l'alternativa zero, justificant-ho perquè «no dona resposta al programa plantejat, i en tot cas per afavorir la mobilitat entre els nuclis del parc, comportaria un increment notable dels treballs de manteniment». Aquesta afirmació, que s'aferra a una suposada demanda de mobilitat obligada i als elevats costos de manteniment de l'actual pista, està mancada de dades que en fonamentin la seva justificació:

²² Vegeu INFORME D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA. Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. Montseny. EAU, SL/IGRemap, SL, abril 2007, pàg. 10.

²³ El subratllat és nostre.



- Com ha quedat demostrat amb anterioritat, aquest nou *EIA* continua sense aportar dades sobre intensitats de trànsit i de mobilitat quotidiana i no obligada que permeti valorar l'oportunitat del projecte.
- L'Ajuntament s'ha negat reiteradament a facilitar informació sobre els costos dels treballs de manteniment de la pista que es pretén asfaltar²⁴.

Cal destacar l'obligatorietat per la legislació, i en especial en tractar-se d'un Espai Natura 2000 amb espècies i hàbitats prioritaris, fer un acurat estudi i anàlisi d'alternatives inclosa l'alternativa zero, i argumentar clarament perquè no s'escull aquesta, tot i ser la que no presenta impactes (més enllà dels actuals) per a la Xarxa Natura 2000.

L'argumentació relativa a la millora del servei i l'accessibilitat a la població dels nuclis del Parc, es basa en el suposat temps guanyat en els recorreguts interiors, però aquesta tesi no disposa de cap consistència:

- No s'explica, amb cap tipus de dades, quin és el flux obligat entre els nuclis de Montseny i la resta de nuclis del Parc, com Santa Fe del Montseny (que no és pot considerar nucli poblacional, p. ex.).
- Tampoc s'explica quines millores socials o econòmiques podria reportar a la població del Parc una nova carretera que, en definitiva, i sempre segons els tempos hipotètics que planteja l'*EIA*, comportaria un estalvi de poc més de 8 minuts, comparant-la amb el recorregut actual a través del coll de Santa Helena i sempre que fos possible circular a 30km/h, com proposa el projecte.
- Utilitzant les pròpies dades de l'*Estudi*, pel cas, suposadament més significatiu, que correspon al trajecte entre Montseny i Viladrau, el temps s'escurçaria, hipotèticament, en 8,3 minuts.
- Totes aquestes apreciacions es fan suportant-se en l'afirmació de que la velocitat seria de 30km/h, extrem que serà discutit més endavant. Vegeu la taula següent.

Taula 2. *Comparativa de temps invertit*²⁵

Recorregut	Temps actual (minuts)	Temps teòric futur (minuts)	Diferencial (minuts)
Santa Fe - El Brull	33,1	29,7	-3,4
Santa Fe –Montseny	31,1	23,8	-7,3
Viladrau - La Costa	40,9	33,4	-7,5
Viladrau – Montseny	34,5	26,2	-8,3
Viladrau - Sta. Ma Palautordera	44,5	36,1	-8,4
Viladrau – Sant Esteve Palautordera	43,2	34,8	-8,4

Font: Pròpia

Resulta evident que, ni en el millor d'aquests casos, es justificaria una obra d'aquestes característiques amb els costos econòmics i ambientals que comportaria la seva execució.

²⁴ Vegeu queixa al Síndic de Greuges, amb núm. registre d'entrada E-30924/2014, de data 1-12-14.

²⁵ D'acord amb les dades ofertes a la pàg. 48 de l'*Avaluació d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.



Ultra l'anterior i com es veurà més endavant²⁶, la hipòtesi de la velocitat no està basada ni en estudis reals, ni en normatives existents, ni en les característiques físiques que podria tenir la pista actual en cas que fos asfaltada, tret que es modifiqués profundament el seu traçat i el seu perfil actuals. Aquest fet posa en qüestió, si no invalida, la tesi del guany temporal en els recorreguts i, alhora, imposa dubtes sobre l'objectiu real que s'amaga darrere d'aquest projecte.

El fet, hipotètic, de que es poguessin guanyar poc més de 8 minuts, en qualsevol recorregut intern o extern, no pot amagar els impactes indubtables que implicaria sobre aquesta part del territori, i que, a més, al marge del seu abast, serien permanents en el futur. La suposada millora en temps no pot ser brandada com argument de pes, confrontant-la amb les possibles pèrdues ambientals que, de ben segur, comportaria.

Per un altre costat, la tesi contínuament repetida de que l'obertura d'aquesta nova carretera «no genera atractiu com a via alternativa per a recorreguts que superen el parc, i per tant en aquest sentit no incrementa la mobilitat del conjunt del parc» (pàgina 89), resulta clarament pueril. Com ja alertava la Ponència Ambiental²⁷, l'EIA presentat continua sense tenir en compte el possible increment de la mobilitat induïda i dels impactes associats. No obstant, el propi document reconeix a l'apartat de *Síntesi i conclusions finals* que la nova carretera «pot generar un atractiu per ell mateix com itinerari de visita, que podria alterar les condicions actuals, afectant els valors naturals en l'àmbit concret de l'actuació. És un itinerari alternatiu pels desplaçaments del parc també pels visitants, amb millors condicions, donat que disminueix recorreguts en relació als itineraris actuals interiors del parc». Malgrat aquesta afirmació final, l'*Estudi* en cap moment detalla amb dades quin serà aquest increment de la mobilitat, quins impactes portarà associats, ni defineix mesures concretes amb el nivell de detall suficient per a valorar l'afectació que tindrà el projecte en darrera instància.

Malgrat que l'EIA afirmi que «no és possible quantificar aquest potencial d'atracció» (pàgina 87), només cal estudiar l'experiència en gestió de l'ús públic existent al Parc, en relació a l'afluència de visitants en vehicles particulars, per adonar-se'n de la seva manca de consistència. Vegem el quadre següent.

Taula 3. *Cens de visitants dins del Parc Natural del Montseny*²⁸

Punt de recollida d'informació	Any de recollida d'informació	Nombre de visitants	Mitjà de locomoció segons els casos
Santa Fe (Can Casades)	2012	50.037	Vehicle particular en el 92,78%
Collformic		11.255	Vehicle particular en el 89,85%
Fogars de Montclús		24.500	Vehicle particular en el 94,67%
TOTAL Visitants		85.792	

Fonts: Oficina del Parc i pròpies

²⁶ Vegeu l'apartat d'aquest escrit dedicat a les qüestions constructives.

²⁷ Resolució de la Ponència Ambiental de data 17 de febrer de 2015

²⁸ Vegeu dades de freqüentació a Santa Fe i Collformic. Oficina del Parc Natural del Montseny, 2012.



Tenint en compte que d'aquestes dades, recollides per la mateixa Oficina del Parc Natural, només compten aquelles persones o grups que han pogut ésser entrevistats, es pot deduir que l'afluència de visitants, i per tant de vehicles, és molt superior encara a la que es constata a través d'aquest quadre.

Malgrat aquestes dades ja prou conservadores, les implicacions prenen tal magnitud que no poden ser despatxades amb una afirmació gratuïta com la que sustenta l'EIA estudiat. L'afluència de visitants arribats en vehicle particular, a aquests tres punts propers a la zona en conflicte, pot tenir una projecció de dimensions descomunals pel que fa als seus efectes sobre el medi.

Acceptant una mitjana dels percentatges obtinguts del 92,4% (en referència a aquells que viatgen amb vehicle particular), i comptant que només el 50% d'aquests visitants resultants, se sentissin atrets a circular per la carretera que es pretén construir, això ens donaria una mitjana de 36,2 vehicles per dia, durant els 365 dies de l'any (comptant 3 persones per vehicle). Si considerem que la major afluència de visitants de fora del Parc es produeix en les èpoques de primavera i tardor, és a dir, les més sensibles pel que fa a la fauna, podem assegurar que l'afluència de vehicles seria molt superior, en aquestes èpoques, a la mitjana diària resultant dels càlculs-previs.

Com es podrà observar, el càlcul anterior és prou generós, a la baixa, doncs molts cops, els vehicles només són ocupats per una o dues persones, segons que constaten les dades obtingudes de l'Oficina del Parc. Això faria pujar la mitjana diària de manera encara superior.

Unes dades que ens poden servir com a orientació de la freqüentació i el trànsit que podria absorbir la carretera objecte de la proposta les trobem als aforaments de l'Annex 2 del propi *Estudi*. Els punts d'aforament 1/2 i 3/4 fan referència al trànsit de la carretera de la Costa – Santa Helena - Santa Fe, una carretera amb unes característiques similars a la pista Illes – Sant Marçal. Durant els 10 dies de mesures (primavera de 2015), el punt 1/2 situat a la Costa del Montseny ha tingut una intensitat mitjana de 333 vehicles/dia, amb una intensitat màxima de 585 vehicles el diumenge 10 de maig. El punt 3/4, situat a la banda de Santa Fe, ha tingut una intensitat mitjana de 115 vehicles/dia, amb una intensitat màxima de 244 vehicles el diumenge 10 de maig.

Segons aquestes mateixes dades d'aforaments, en els quatre punts estudiats «el 50% de la mobilitat es presenta el cap de setmana». En el punt 5/6 ubicat a Sant Marçal, on el tram de pista no està asfaltat, aquesta tendència també es compleix, i quasi la meitat dels vehicles que hi circulen són en cap de setmana. Alhora, un 35% del trànsit total de vehicles és en diumenges. Aquest fet, qüestiona novament la tesi de la necessitat del projecte per la mobilitat obligada i demostra l'elevada capacitat d'atracció que pot tenir el projecte pels visitants del Parc.

El mateix *Estudi*, a la pàgina 87, qüestiona la seva pròpia tesi al afirmar que «és possible que la pavimentació d'aquest camí comporti un augment de freqüentació, fonamentalment pels visitants del parc, el nombre de residents, als quals es a qui fonamentalment dona servei el camí, no generen prou demanda per a generar efectes significatius».

Arribats a aquest punt, sembla més que raonable aplicar conseqüentment el principi de precaució amb totes les seves conseqüències i evitar que tal situació pugui arribar a produir-se.



D'altra banda, la suposada reducció de la contaminació en el conjunt de les zones protegides del Parc (és a dir aquelles habitualment més concorregudes del Parc, com les descrites a la *Taula 3*, o la carretera de la Costa del Montseny-Santa Helena-Santa Fe), en disminuir el recorregut en km, no se sustenta per ella mateixa. Si s'acceptés aquesta tesi, equivaldria a admetre que és positiu traslladar tots els impactes (soroll, contaminació lumínica, perill d'incendis, atropellament de fauna, trepig i compactació del terreny, contaminació atmosfèrica, etc.) que la circulació rodada ja comporta actualment a altres indrets del Parc, transportant-los a una zona encara molt més sensible i, actualment, força més protegida que els altres indrets més castigats per la freqüentació des fa anys.

I els arguments que amb la nova carretera es disminueixen els «efectes ambientals associats, pel menor recorregut i velocitat» (pàgina 89) i que «el que si és cert, és que qualsevol vehicle que transiti per aquest camí no ho farà per altres vies del parc» (pàgina 18), ve a demostrar que, o bé es té un profund desconeixement del que és el concepte de la mobilitat, o bé el que es pretén amb aquest *EIA* és arribar a unes conclusions favorables al projecte independentment de l'anàlisi de la realitat del territori.

Allò que no explica l'*Estudi d'Impacte Ambiental* és que el recorregut que considera similar, passant per zones de Reserva Integral, és en realitat diferent. En el cas del trajecte per la Costa del Montseny-Santa Helena-Santa Fe, el territori travessat és ZAINEP, mentre que en el cas de la vall alta de la Tordera (o riera de Sant Marçal), el recorregut proposat pel projecte travessa, a més, una zona de Reserva Natural. És a dir la qualificació de màxima protecció dins del Parc Natural del Montseny.

D'aquesta manera, l'autor de l'*EIA*, pretén que s'obtidria un benefici ambiental, en cas que es derivés una part del cabal de trànsit que ja impacta actualment en una zona ZAINEP, a una zona que encara sustenta una qualificació de protecció superior: la de Reserva Natural. Aquest sofisma no pot ser tingut en compte com argument seriós en l'avaluació dels impactes que genera el projecte estudiat.

Finalment, l'*EIA* destaca que «la distància travessada per un vehicle en aquests nou patró de mobilitat, comporta disminució dels recorreguts per l'interior de l'espai protegit, i per tant una disminució dels efectes ambientals associats» (pàgina 62), obviant clarament que amb la nova carretera s'incrementen els quilòmetres asfaltats dins l'àmbit Pla Especial i alhora es generen noves rutes, fins a data d'avui no existents. Malauradament l'*Estudi* passa de puntetes i intenta minimitzar la dada, que «el traçat del camí a arranjar per zones de reserva integral és superior en tots els casos, malgrat són recorreguts curts, i sempre a velocitats inferiors a 30 km/h». Si prenem com a referència els recorreguts que exposa l'*EIA*, l'increment de quilòmetres en zones de Reserva serà prou significatiu:

Recorregut sobre àmbits de reserva (km)	Actual	Futur	Increment (%)
Santa Fe – El Brull	0,8	2,7	+ 237,5
Santa Fe – Montseny	0,2	1,8	+ 800
Viladrau – La Costa	1,0	2,5	+ 150 %
Viladrau – Montseny	0,9	2,5	+ 177,8
Viladrau – Santa Maria de P	0,9	2,5	+ 177,8
Viladrau – Sant Esteve de P.	0,9	2,5	+ 177,8
<i>TOTAL</i>	<i>4,7</i>	<i>14,5</i>	<i>+ 208,5</i>



D'altra banda, no es coneix que s'hagi efectuat cap estudi seriós dels impactes que s'han pogut produir en els anys que porta en funcionament la carretera Costa del Montseny-Santa Helena-Santa Fe, que pugui servir d'element de comparació a l'EIA en qüestió. Fóra un bon punt de partida saber-ne els resultats d'aquest estudi hipotètic, per establir els topalls admissibles, d'aquestes infraestructures, dins dels espais protegits. En aquest sentit, sí que es comencen a conèixer alguns dels impactes negatius de l'asfaltatge del primer tram de la pista que uneix la BV-5301 amb el càmping de Les Illes, com hem vist anteriorment.²⁹

A tall d'objecció final, cal destacar com l'EIA intentar donar un gir argumental en l'objectiu plantejat primàriament. Així, i com ja s'ha explicat anteriorment, en el projecte inicial (desembre 2014), es plantejava com a objectiu del mateix millorar l'accessibilitat, i especialment la relació del nucli del Montseny amb les veïnats propers. Mentre, que una vegada rebuda la resposta de la ponència ambiental i donat que aquesta no considerava suficient aquest argument per a aprovar el projecte, el present EIA (juliol 2015), contesta que no era aquest l'únic objectiu del projecte sinó que hi afegeix la necessitat de donar compliment al Pla Especial. A més a més, remarca que no és l'objectiu escurçar els temps de recorregut ni les distàncies, però continua basant una gran part de l'EIA en aquest dos arguments. També cal tenir present que si l'objectiu és donar compliment al Pla Especial, en aquest no es recull la necessitat imperiosa d'asfaltar la pista.

Per tant els objectius contemplats tan en el projecte inicial com en l'EIA no donen suficient raó a l'asfaltat de la pista.

3. Qualificació Ambiental

En síntesi, l'*Estudi d'Impacte Ambiental* pretén fixar la tesi que, tot i l'existència d'efectes ambientals, sempre que el projecte respectés el traçat existent (alternativa 3), aquests efectes seran poc menys que inapreciables.³⁰ D'aquesta manera, la definició de sensibilitat respecte dels efectes ambientals i, per tant, el grau d'afectació d'aquesta obra es vincula, d'una manera forçada i única, al traçat actual del camí.

Les conseqüències d'aquesta afirmació són evidents: La construcció d'aquesta nova carretera (que en realitat d'això es tracta) es limitarà al camí que coneixem i, en conseqüència, serà pràcticament innòcua. Evidentment aquest és un plantejament fals des de la seva arrel.

Tal i com ja s'ha vist abans, la circulació de vehicles per la pista existent, pot estar produint impactes seriosos, com ho fa al tram inferior asfaltat anteriorment. La qüestió és que aquests impactes no han estat estudiats ni mesurats anteriorment. Partir de la hipòtesi de que són innocus, és acceptar una base viciada i sense fonament.

²⁹ Vegeu *Informe d'anàlisi dels impactes i mesures correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-6301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, annex a l'Informe Previ de Ref.:2011/S16440/MSY/jbr, Oficina del Parc Natural del Montseny. Diputació de Barcelona.

³⁰ Vegeu pàgina 83, de l'*Estudi d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.



D'altra banda, no és creïble la afirmació que es fa en l'EIA, en relació a respectar l'actual traçat estrictament. Aquesta afirmació no està fonamentada en criteris tècnics, tal i com evidenciem a continuació.

4. Criteris tècnics i constructius

Creiem que la major part dels arguments tècnics que exposàvem a les consideracions prèvies, que invaliden l'obra proposada, segueixen tenint la mateixa vigència un cop estudiats els nous documents aportats pel promotor. El *Projecte refós* es limita a incorporar les mesures genèriques que va preveure en el seu dia la *Memòria valorada* elaborada per la Diputació de Barcelona, però no introdueix nous elements tècnics que responguin als dubtes sobre la seva idoneïtat. Idoneïtat que ja va quedar qüestionada en la fase de recollida de consideracions.

És simptomàtic que la informació tècnica continguda en l'esmentat *Projecte refós*, només ocupi set pàgines de les vint-i-dues que integren el plec presentat i no aportï cap informació detallada.

La documentació gràfica que incorpora el *Projecte refós* (vegeu plànol 2) segueix sent insuficient i no reflecteix els detalls de les solucions específiques que caldria aplicar a cadascun dels punts conflictius. Per tant, ni en la informació gràfica que apareix a l'EIA, ni a la que s'adjunta al *Projecte refós*, no s'aporta informació suficient dels punts que resultarien afectats pels treballs d'execució, ni de les zones que restarien modificades pels gir dels vehicles implicats a l'obra, ni tampoc dels llocs exactes on s'haurien d'instal·lar els passos de fauna. El detall atribuïble al plànol a escala 1:5000 (inclòs al *Projecte refós*), no sembla, en cap cas, fiable a l'hora de determinar la seva validesa.

D'altra banda, val a dir que, els pocs detalls constructius que apareixen, són de tipus genèric i, per tant, aplicables a qualsevol obra en general, però no responen a les especificitats del traçat de la pista ni a la complicada orografia que la suporta.

En general, s'hi troba ha faltat una localització fotogràfica dels punts involucrats, atès que la seva ubicació teòrica no permet avaluar la bondat de les solucions proposades.

El *Projecte refós* segueix mantenint les deficiències i/o absències constatades anteriorment. Per tant, l'avaluació d'aquest projecte cal contemplar-la no tant sols des la perspectiva de les seves-repercussions ambientals, sinó també des del punt de vista tècnic.

En aquest sentit, cal evidenciar les greus mancances en el disseny d'aquest projecte, que forçant la realitat morfològica del territori on pretén enclavar-se, obvia el fet que les limitacions imposades per l'orografia i el traçat, fan inviable aquesta carretera en les condicions descrites pel projecte.

En primer lloc, tal com es pot comprovar a l'estat d'amidaments al·ludit (atès que a cap punt del *Projecte refós* ni a l'EIA apareix la definició),³¹ en realitat, el projecte contempla una nova secció pel camí, modificant-ne l'amplada, que augmenta, en tot el seu recorregut, fins a 3,50m.

³¹ Vegeu *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114. 2A Fase*.



Aquesta dada objectiva contrasta amb la tesi que mantenen tant el *Projecte refós* com l'*EIA*, segons el qual « correspon només al condicionament de la plataforma, sense condicionament del traçat ni en planta i ni en alçat.» (vegeu p. e. la pàg. 19 de l'*EIA*).

Per demostrar que això no és possible utilitzem dos punts de referència fiables, a través dels quals pretén passar la nova carretera (la Font de les Nàïades, com a punt d'inici, i la Font Bona com a punt final), per tal de fixar, objectivament, el desnivell que ha de superar aquest camí.

Aquests dos punts, amb cotes de nivell absolutes de 780m i 1080m, respectivament, ens donen un desnivell aproximat de 300m. Per tant, tenint en compte que la longitud del camí és de 3.700m, el perfil assoleix un pendent mitjà > 8%. Això significa que podem tenir molts punts d'aquest camí amb pendents superiors al 20% (vegeu l'afirmació feta a la pàgina 20 de l'*EIA*). Per aquesta raó, un camí amb una secció longitudinal similar, hauria de modificar el seu traçat de manera ineludible, si és que es vol evitar riscos als possible usuaris.

El manteniment de la traça actual, amb els desnivells que reconeix el *Projecte refós*, no resulta creïble, perquè els desnivells esmentats van acompanyats d'un recorregut força sinuós i amb constants canvis de rasant, de manera que, sense modificar de manera important l'amplada del camí i el seu perfil longitudinal, aquesta carretera es podria convertir en una trampa contínua pels vehicles que hi circulessin. Tal possibilitat és amagada deliberadament a la memòria del *Projecte refós* i a l'*EIA* corresponent, doncs la seva constatació significaria invalidar la tesi de que es respectarà rigorosament l'amplada actual del camí i que, això, implicaria un nivell d'impacte encara molt superior al que es pretén descriure.

Continuant amb els arguments que aporta el citat *EIA*, per fonamentar la necessitat d'aquesta obra, paga la pena esmentar allò que es diu a la pàg. 20 d'aquest document: «De fet, el material de base és fonamentalment sauló, que amb un 2% de pendent ja s'erosiona.». Bé, doncs l'autor d'aquesta afirmació s'oblida de dir que està parlant d'un material d'estructura Franco-arenosa, que disposa d'un bon drenatge, gran permeabilitat i poca capacitat de retenció d'aigua, característiques totes elles favorables a l'estabilització del ferm del camí sense intervencions de manteniment importants.

En segon lloc, el projecte també proposa, entre altres mesures, desbrossar i arrencar tots els arbres que estiguin a la distància d'un metre a banda i banda del traçat del camí, per tal de crear una cuneta de formigó a ambdós costats del mateix. Per tant, en realitat, es modifica la secció transversal de camí, augmentant-la significativament, com mínim, fins als 5,50m.

En conseqüència, els talussos actuals desapareixerien. En relació a aquesta modificació, en el projecte constructiu no s'ha trobat cap partida d'obra que tingui en compte com es podrien consolidar uns nous talussos. Aquesta absència permet preveure l'aparició de problemes posteriors, provocats per despreniments laterals del terreny no consolidat.

Per una altra banda, en el decurs de les diferents visites que s'han cursat a aquest camí, conjuntament amb tècnics superiors en matèria de carreteres, s'han pogut constatar zones amb pendents molt forts (superiors al 25%). El desnivell entre els dos punts extrems del mateix, com ja hem explicat abans, condiona la velocitat mitjana (< 15 km/h) que poden mantenir aquells vehicles que fan us del camí actualment.



D'acord amb aquestes dades es pot deduir que, els riscos inherents a la circulació pel camí actual, queden relativament minimitzats per una mitjana de velocitat molt baixa. En cas que es modifiqués l'amplada i el tipus de paviment, tot i que la velocitat mitjana seguiria sent baixa segons els seus promotors (< 30km/h), els riscos de col·lisió entre vehicles o de sortides de la via, augmentarien considerablement, si es mantingués el traçat i el perfil actuals.

En tercer lloc, resulta evident que en augmentar la velocitat mitjana d'aquesta nova carretera, tal com indiquen tots els experts en mobilitat, s'augmentaran també les expectatives d'ús i, per tant, la utilitzaran molts més vehicles dels que actualment hi circulen.

En conseqüència s'hauria de tenir en compte una sèrie de paràmetres geomètrics per tal de resoldre les dificultats ocasionades sia pel creuament de dos vehicles en sentit contrari, sia pels problemes de visualització del vehicle que ens precedeixi i/o d'aquell que hom pot trobar-se de front. Ni el *Projecte reformat*, ni l'*EIA*, han avaluat els criteris que comentem.

D'altra banda, la normativa actual determina que, en funció de la velocitat mitjana a assolir, el traçat del perfil longitudinal haurà de tenir un pendent òptim que, en el cas d'una carretera amb una velocitat mitjana de <30 km/h, no hauria de superar mai el 12% com a màxim admissible. Com ja s'ha vist anteriorment, aquest criteri no es possible de mantenir, com reconeix el mateix *EIA* (vegeu pàg. 20), tret que s'operin canvis importants del traçat i del perfil actuals.

En quart lloc, mantenim que uns altres paràmetres ineludibles a considerar, que obligarien a modificar la secció longitudinal del camí i que comportarien canvis considerables als talussos serien els següents:

- . Pendants i rampes màximes
- . Distància de visibilitat de parada
- . Distància de parada
- . Coeficient de fregament longitudinal del ferm
- . Rasants i radis de gir

De fet, la mateixa *EIA* indica la necessitat de crear cinc nous punts de gir, per tal que els camions pugin fer el canvi de sentit durant les obres i planteja una sèrie de mesures preventives i correctores que anteriorment no havien sigut previstes pel projecte d'execució, ni tampoc per la memòria valorada que va elaborar l'Oficina del Parc.³²

Aquest aspecte posa en evidència, un cop més, les dificultats d'aquest traçat sinuós que, d'entrada, impediria la circulació a la velocitat que pretén el projecte, tret que el que es vulgui en realitat sigui modificar-lo.

³² Vegeu *Memòria valorada Obres correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, Diputació de Barcelona. Parc Natural del Montseny, signat pel Cap de l'Oficina Tècnica de Parcs Naturals, Ramon Espinach Grau i per l'Enginyer Tècnic Forestal, Josep Argemí Relat, el novembre de 2012.



En qualsevol cas, aquests nous punts de gir serien cinc noves intromissions en el medi que envolta actualment la pista existent, que sumarien el seu impacte a tots els que estan associats a la modificació de l'amplada de la pista, del seu perfil i del seu traçat. Aquests aspectes tampoc han estat considerats a l'EIA.

En cinquè lloc, segueixen sense explicar-se correctament, els criteris utilitzats per l'elecció del ferm.

Segons que recomana el Ministeri d'Agricultura, atès que la Generalitat de Catalunya no disposa de normativa específica sobre els camins rurals (en referència als ferms), l'elecció del ferm i la seva explanació, així com les característiques geomètriques i mecàniques de les diverses capes de la secció del camí, el procés constructiu caldrà tenir en compte els aspectes estructurals, funcionals, socials, econòmics i, per descomptat, els ambientals.³³

Seguint aquests criteris, per l'elecció del ferm s'haurien de considerar tant la normativa ambiental, com el clima (canvis de temperatura al dia superiors a 20°C). De la mateixa manera, per tal de poder fer una execució correcta, s'hauria de pensar en tots els materials disponibles. Segons això, sembla totalment inadequat utilitzar capes bituminoses (capa d'asfalt), per tal de fer l'acabat final del paviment dins d'una zona de Parc Natural i de Reserva de la Biosfera.

Resulta particularment simptomàtic haver de recordar que, tal i com determina la normativa, l'elecció d'aquest ferm haurà d'estimar els costos i comparar no tant sol els inicials, de construcció de les distintes opcions considerades, sinó també els costos globals, que han d'incloure els que inclouen la conservació i la rehabilitació de la carretera que es pretengui construir.³⁴

Un altre aspecte que no hem pogut trobar en el projecte, que hauria de justificar la solució escollida, és la sèrie d'assajos i d'estudis previs que la normativa preveu, com són, principalment, els associats a les característiques del terreny i de la seva capacitat portant:

- . Preparació de mostres per als assajos de terres (NLT-101/72)
- . Anàlisi granulomètrica (UNE 1030101)
- . Límit líquid i índex de plasticitat (UNE 103103 i UNE 103104, respectivament).
- . Límits d'Atterberg (UNE 103203/4/94).
- . Assaig de compactació Proctor Modificat (UNE 103501)

³³ Vegeu alguna de la normativa consultada:

-Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

-*Normas sobre caminos naturales. 6.3 Explanadas, firmes y pavimentos. Norma técnica para proyectos de carretera de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

-*Rehabilitación ecológica de caminos y vías rurales.* Cemex.

³⁴ La norma 6.1-IC, *Secciones de firme*, punto 2, Orden FOM/3460/2003, BOE 12/12/2003, estableix que el projecte haurà d'incorporar un estudi dels costos de construcció i de conservació, juntament a la consideració d'aspectes relacionats amb la protecció ambiental, de forma que la solució escollida resti plenament justificada.



Tampoc es defineixen els estudis associats a la determinació de l'agressivitat del terreny, com:

- . Sals solubles (NLT 114)
- . Contingut de sulfats (NLT-1 15/99).

Els càlculs van associats a l'obtenció de la capacitat portant del terreny, almenys pel que fa al possible trànsit de vehicles (sia de manteniment o de vehicles autoritzats). Això permetria establir la necessitat d'utilitzar plataformes i subbases que millorin aquesta capacitat portant per a l'ús i els requeriments previstos pel camí (vehicles, bicicletes, vianants, etc...).

Els camins rurals semblants al que estem avaluant, segons la normativa abans mencionada, s'inclourien dins de la **categoria T42** i tipus **d'explanació E1**. Mitjançant el C.B.R calculat es podrà calcular l'espessor teòric del ferm i posteriorment l'espessor real del ferm, valors fonamentals per tal d'establir els gruixos de les diferents capes del paviment.

Cap d'aquestes dades no s'ha pogut trobar a la memòria del *Projecte refós* realitzat per l'Ajuntament de Montseny, que pretén justificar els gruixos adoptats a l'estat d'amidaments d'aquest projecte.

Finalment, ni el *Projecte refós* ni l'*EIA*, no han tingut en compte uns quants aspectes associats a l'asfaltatge d'una pista d'aquestes característiques:

- Hi manca un estudi seriós del sistema de drenatges.
- No s'ha justificat el règim de velocitats de l'aigua d'escorrentia que generaria l'asfaltatge ni l'erosió associada que això comportaria.
- No es preveu el tractament que s'hauria de donar a les sals a bocades sobre el ferm, en cas que els equips de manteniment haguessin d'intervenir-hi, en funció del règim de glaçades, en evitació de possibles contaminacions dels cursos d'aigua.

Conclusions de l'estudi tècnic del projecte executiu

Mantenim que, en el cas hipotètic que s'hagués de fer una nova explanació i canvi de ferm, en un camí amb pendents tant elevats i els consegüents risc d'erosió alts, seria més adient l'estudi d'un paviment de formigó, aplicable puntualment, en aquells llocs en que, per la seva especial dificultat, es requerís aquest reforçament (rampes molt pronunciades, corbes especialment sinuoses). Aquest material, una vegada realitzada la barreja homogènia amb el terra existent permet aconseguir un paviment més rígid i resistent, més estable i menys sensible a l'aigua, que suporta canvis de temperatura i períodes d'ús més llarg, amb menys costos de manteniment i, òbviament, una millor integració adequada a l'entorn natural. Aquesta solució, a més, no requeriria la modificació del traçat actual del camí, ni tampoc exigiria uns costos de manteniment tan elevats com els que comporta la solució proposada pel projecte presentat.

La nostra avaluació no entra a discutir els paràmetres que tenen que veure amb l'evacuació d'aigües i el drenatge del camí atès que, com hem reiterat uns quants cops en aquest document, no hem pogut trobar cap referència acurada ni justificada de les solucions adoptades a la memòria del *Projecte refós* en qüestió.



Així mateix, hem d'emfasitzar sobre la falta de rigor tècnic que es constata en el conjunt del *Projecte refós d'Arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-53001 amb BV-5114, 2a Fase*, no tant sols perquè, probablement, la realització d'aquest hagués calgut un tècnic amb les competències reconegudes, sinó a més, perquè el projecte no desenvolupa ni justifica cap dels elements necessaris per tal que aquest camí no es converteixi en un risc constant d'accidents per l'ús mixt de vehicles i de persones circulant pel seu traçat. Circulació que, d'altra banda, sí es capaç de suportar el camí existent, amb un grau de risc molt menys elevat per a les persones i amb un impacte sobre el medi força inferior al proposat.

Finalment, sorprèn molt que a l'EIA no s'hi digui res sobre la seguretat viària. En aquest sentit, l'experiència personal d'un investigador que va fer servir la pista existent durant quatre anys, és prou significativa (aquest investigador dormia al Puig). Com ell mateix indica, hi ha trams de pendent molt elevat, força pluja, glaçades, caiguda de roques, de terra i fins i tot d'arbres.

El fet que hi hagi pocs llocs per girar i l'estretor de la pista, en general, fa força conflictiva la conducció en qualsevol època de l'any i, particularment a l'hivern. El primer problema que es presenta doncs, en augmentar el pas de vehicles, és que algú pot acabar amb el cotxe a la riera.

Aquests condicionants fan completament inversemblant la tesi del projecte, que manté que no es tocarà l'actual traçat de la pista existent ni la seva amplada. En realitat, l'única alternativa a tenir en compte seria la zero, és a dir, mantenir la pista en les actuals condicions de traçat, perfil i amplada, millorant només aquells punts que puguin inhabilitar-la en determinades condicions ambientals, i mantenint-ne l'ús actual, que no implica augment de circulació, ni augment de riscos, ni empitjora els impactes ambientals que actualment s'hi donen en aquesta àrea d'especial protecció.

5. Efectes de la mobilitat

Com ja hem estudiat a l'apartat 2 del present informe, l'*Estudi* ofereix una visió força optimista dels impactes positius generats per la millora de la infraestructura. En realitat en el document s'apunten millores poc significatives, d'entre 4 i 8,3 minuts, que suposarien teòricament entre un 10 i un 25% d'estalvi en temps.

En comparació amb els documents presentats anteriorment pels promotors del projecte, en aquest darrer *Estudi d'Impacte Ambiental*, l'única novetat que s'aporta, en referència a la mobilitat són les dades d'aforaments presentats a l'Annex 2. Segons l'EIA, les dades aportades han de permetre «conèixer el trànsit actual, i l'evolució potencial del futur en base al contrast amb els diferents punts avaluats».

Les dades que s'aporten són de 4 punts d'aforament, dos ubicats als punts d'inici i final de la pista Illes – Sant Marçal, i dos als punts d'inici i final de la carretera que uneix la Costa del Montseny amb Santa Fe. Les dades aportades són únicament de 10 dies durant la primavera del 2015, i per tant no permeten extreure'n grans conclusions. Malgrat el poc volum de dades recollides, en espai i en temps, sí que confirmen la tesis que el major volum de trànsit es produeix en caps de setmana, per tant relacionats amb els visitants al parc, i que durant la primavera (coincidint amb l'època de nidificació de moltes espècies faunístiques) es poden produir pics d'elevada freqüentació.



Un exemple del que diem, és el diumenge 10 de maig, dia que ens els dos aforaments ubicats a la carretera de la Costa – Santa Helena – Santa Fe, s’hi van quantificar un total de 829 vehicles en ambdós sentits (veure apartat 2 de l’informe).

Però malgrat aquestes dades, a l’*Estudi* no s’apunta el volum dels desplaçaments previstos a la nova carretera, per la qual cosa tampoc es quantifica en forma d’Intensitats Mitjanes Diàries (IMD). La comparació entre aquests volums de desplaçaments i els impactes negatius generats ha de ser un element bàsic per tal de valorar la conveniència de l’actuació, tenint en compte que s’afecta un espai amb un elevat nivell de protecció. Alhora, el document reconeix que s’incrementa el recorregut per l’interior de reserves integrals, però no realitza una quantificació que permeti l’avaluació d’aquest impacte.

Aquesta interpretació de la suposada millora, al marge de poc realista, és també parcial i interessada.

El document no avalua els efectes de l’increment de la freqüentació, partint d’una estimació de la IMD, i únicament llista quins poden ser els efectes ambientals relacionats amb un increments de la mobilitat: augment d’immissió de contaminants atmosfèrics (GEH), alteració de les condicions de drenatge per canvi de la secció actual dels cursos superficial, contaminació per sòlids en suspensió, increment de soroll, augment de risc d’incendi, alteració fauna per soroll, efecte barrera i atropellaments de fauna, etc.

Alhora s’apunta que «es podrien generar efectes si canviés el patró de mobilitat, afavorint recorreguts externs al parc»³⁵, i sentència que «quant als patrons de mobilitat, en cas d’haver variacions, s’hauran de resoldre amb restriccions durant l’exploració, i especialment en aquells períodes més sensibles», excusant-se però que «el camí a pavimentar està inclòs en la xarxa viària bàsica, definida pel Pla Especial de Protecció del medi natural i el paisatge del Montseny» (pàgina 57). Com s’ha vist a l’apartat 2 del present informe, queda clar que la voluntat del projecte és canviar alguns patrons de mobilitat.

Resulta interessant com l’EIA despatxa el tema de la possible generació d’atracció de recorreguts dels nuclis perifèrics, i per tant de l’augment de la mobilitat. L’*Estudi* reitera la tesi que no es generaran nous recorreguts externs, però en el cas del recorregut Viladrau - Santa Maria de Palautordera (pàgina 64), admet que «podria generar una atracció a recorreguts externs al parc. És dir, atreure vehicles que utilitzin el nou camí per reduir itineraris de més llarg abast, i concretament l’accés a la C-25 en sentit Oest. S’ha analitzat en aquest cas concret, els itineraris més favorables, sent més atractiu l’accés a través de la C-35 i la GI-552, accedint a l’eix per Arbúcies. Per tant, la proposta d’arranjament no genera atracció a recorreguts externs». Tot i l’afirmació tan categòrica, no s’aporta cap dada ni argument que ho justifiqui, obviant que el recorregut per l’interior del Parc, a banda de reduir els quilòmetres i el temps (-18,9% de temps), és molt més atractiu pel visitant al circular per l’interior del parc.

Malgrat això l’EIA conclou que «la proposta d’arranjament del camí millora les condicions de mobilitat estrictament dels habitants del nucli del parc, i no genera atracció de recorreguts dels nuclis perifèrics, com Santa Maria de Palautordera o Sant Celoni, a través del nou recorregut per accedir al parc, ni per escurçar itineraris de més gran abast» (pàgina 64).

³⁵ Vegeu pàgina 57 de l’*Estudi d’Impacte Ambiental, Fase II d’arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.



Així mateix, en el cas de recorreguts en entorns naturals, els desplaçaments dels visitants no es realitzen amb el simple objectiu de l'accés, sinó sovint per l'interès paisatgístic del propi recorregut. Resulta evident que l'EIA oblida (intencionadament?) aquest aspecte.

L'element que més pot distorsionar l'avaluació de l'impacte és l'anàlisi de la mobilitat induïda a mig termini i les seves conseqüències. La millora de l'accessibilitat provoca canvis significatius en la potencialitat de creixement de les activitats actuals i de les que es poguessin generar de nou en l'àmbit proper a la pista, canvis que podrien incrementar de forma notable la IMD en la via.

Com ja alertava la Ponència ambiental³⁶ «s'haurien de determinar els possibles afectes acumulatius del projecte respecte a l'actual carretera BV-5114 i els usos terciaris localitzats a Sant Marçal». Cal tenir present, i com reconeix el mateix Estudi que «el camí de les Illes a Sant Marçal, forma part de l'itinerari complet de Sant Bernat a Sant Marçal» (pàgina 107). Doncs malgrat tot, l'EIA continua sense avaluar la mobilitat induïda i els impactes associats, en una carretera que pretén unir els dos principals eixos de comunicacions del parc, diferents punts d'elevada freqüentació, i on actualment ja hi són presents un bon nombre d'establiments del sector terciari.

En l'àmbit dels accessos a la xarxa viària bàsica, cal tenir en compte la capacitat d'aquesta xarxa per incentivar transformacions del territori, a partir de la millora de l'accessibilitat generada. Malgrat no sigui un efecte directe, l'impacte d'aquesta accessibilitat pot acabar essent molt major a mig i llarg termini, amb conseqüències que cal preveure ja en l'avaluació actual, car poden tenir una gran incidència en el medi.

Com indicatiu del que discutim, citarem que, segons l'Informe *d'Avaluació de la mobilitat generada al municipi de Montseny*, el municipi té una població ocasional de visitants molt elevada, que quadruplica la IMD de l'única via d'accés els dies festius, especialment de la primavera i la tardor. Aquests fet evidència que la nova carretera pot ser altament freqüentada en aquestes èpoques més vulnerables per la fauna.

Segons un estudi sobre la mobilitat,³⁷ publicat a la *Diagnosi ambiental al Parc Natural del Montseny*,³⁸ els principals efectes de la mobilitat al Parc són:

- Contaminació atmosfèrica. Dins el PNM és causada principalment pel diòxid de sofre (SO₂), el monòxid de carboni (CO), les partícules en suspensió (PST) i l'ozó (O₃). El SO₂, CO i PST les seves fonts d'emissió estant relacionades amb els vehicles de gasoil i gasolina.
- Contaminació acústica. Destaca en certes zones de l'interior del PNM, on el soroll pot arribar a ser 65 dB superior al soroll normal.

³⁶ Resolució de la Ponència Ambiental de data 17 de febrer de 2015

³⁷ C. Balletbó, O. Camarasa, C. González i R. Roldán (2003). *Mobilitat i medi als municipis del Parc Natural del Montseny*. Universitat Autònoma de Barcelona.

³⁸ *Diagnosi ambiental al Parc Natural del Montseny* (2003). Col·lecció Monografies. Diputació de Barcelona



- Els efectes s'observen en els canvis de morfologia i comportament de la vida animal³⁹: augment del ritme cardíac, efectes perjudicials sobre el metabolisme i el balanç hormonal, alteració del sistema nerviós i estrès crònic, etc.). A partir de 50dB es redueix la densitat d'ocells nidificants al bosc.
- Atropellaments de fauna. Cal destacar l'efecte d'atracció del quitrà per a moltes espècies. D'aquests efectes en parlarem a bastament dins de l'apartat 7 del present informe.
- Impacte paisatgístic. Destaca l'erosió, la degradació de la vegetació i l'acumulació d'escombraries.

Finalment, l'estudi destaca l'increment de l'impacte de la mobilitat sobre el territori, lligat a augment de la freqüentació. En destaca els efectes sobre les àrees més freqüentades, com les zones culminals, la font de Sant Marçal, el tram baix de la Tordera o la vall de Santa Fe.

6. Efectes de la hiperfreqüentació

Segons un estudi sobre l'impacte de la hiperfreqüentació⁴⁰ publicat a la *Diagnosi ambiental al Parc Natural del Montseny*, els nivells de freqüentació alts a determinades zones del PNM, estan fortament lligats a la xarxa viària massa desenvolupada que hi ha arreu del Parc, la qual facilita l'accés dels vehicles. Els visitants dependents del cotxe freqüenten totes les zones del PNM amb facilitat d'accés motoritzat, sovint sense cap motivació específica. L'existència o no d'accés per carretera a un indret determina el seu grau d'hiperfreqüentació.

Els impactes més rellevants identificats a les àrees d'hiperfreqüentació són els següents:

- La fauna és alterada per atropellaments, contaminació acústica, lumínica i atmosfèrica, i per la pertorbació d'hàbitats. Els efectes es reflecteixen en la seva etologia i fisiologia.
- Moltes espècies de fauna autòctona es desplacen cap a zones més tranquil·les. Alhora es produeix una substitució de la fauna antropòfoba per altres espècies de caràcter antropofílic.

L'estudi, cataloga com a àrees d'hiperfreqüentació o Hot Spots, la vall de Santa Fe, el Turó de l'Home, Collformic, o el coll de Sant Marçal. Totes aquestes àrees, quedarien enllaçades si es construís la carretera objecte del projecte.

En l'anàlisi del *Hot Spot* del Coll de Sant Marçal, l'estudi en destaca la seva bona situació, la seva fàcil accessibilitat i els seus valors naturals, històrics i paisatgístics. A més remarca que actua com a nucli de distribució cap a altres punts del massís. La tipologia del visitant que més visita el coll de Sant Marçal, és l'usuari dependent del cotxe.

Segons l'estudi, tot i que el coll de Sant Marçal no és el *Hot Spot* més freqüentat, sí que es veu molt afectat, a causa de l'elevat ventall d'activitats que s'hi desenvolupen.

³⁹ Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny i DEPANA (1999). *Aportacions a l'anàlisi del programa d'ús públic del Parc Natural del Montseny (Efecte de l'ús social sobre el patrimoni natural i arquitectònic)*.

⁴⁰ M. Fernández, A. Martín, S. Mayo i M. Villa (2003). *Impactes en les àrees d'hiperfreqüentació del Parc Natural del Montseny*. Universitat Autònoma de Barcelona.



Destaca com a principal impacte la pertorbació sobre la fauna, a causa de la presència humana i el soroll. També n'assenyala la degradació de les comunitats vegetals i l'erosió del sòl, causats pel trepig humà i els vehicles. Entre les propostes de millora que planteja l'estudi cal esmentar la de reduir l'ús del vehicle privat, i la restricció de l'accés de vehicles a la zona de la font Bona.

El *Pla Especial de protecció del medi natural i del paisatge del Montseny*, prioritza la conservació dels valors naturals de les àrees afectades pel projecte, on han de prevaldre els objectius de conservació per davant de qualsevol altre objectiu, i més quan els impactes negatius del projecte superen amb escreix la reducció de temps pels usuaris. Per tant, qualsevol increment de la freqüentació causat per l'asfaltatge de la pista, pot suposar un increment d'activitats fins al moment inexistents a la zona pel sot fet de no ser transitada massivament. I per tant un increment en les accions i activitats que contravenen el mateix Pla Especial⁴¹, i que poden afectar negativament l'estat de conservació de les espècies i hàbitats pels que han estat designades com a ZAINEP i ZRN.

7. Impactes sobre la vegetació

Tenint en compte les característiques de l'entorn en el que es vol dur a terme aquest projecte, l'Estudi d'Impacte Ambiental elaborat presenta molt poc rigor i profunditat pel que fa a l'estudi sobre els impactes sobre la vegetació.

Com es comenta en el propi estudi, es tracta d'una zona d'alt interès natural i és per això que es troba dins la Xarxa Natura 2000 així com també el PEIN, ZRN i ZAINEP. És per això que seria imprescindible fer un estudi exhaustiu sobre els impactes que podria produir aquest projecte en l'entorn en el que es vol emplaçar.

La impressió que ofereix aquest capítol és que s'han copiat literalment els quadres d'espècies i hàbitats existents en l'*Informe d'anàlisi dels impactes i mesures correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-6301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, que fou presentat per l'Oficina del Parc el mes de febrer de 2012, o bé la cartografia del DMA. Això sí, sense fer cap mena de treball de camp, com seria de rebut en aquest cas.

Al marge d'aquesta transposició literal, no hi ha cap indicació de que s'hagi efectuat un estudi rigorós de les comunitats vegetals afectades, tenint en compte la fragilitat extrema d'algunes d'aquestes o perquè el recorregut sobre espais de màxima protecció del Parc, afectaria recorreguts més llargs en tots els casos.⁴²

Es troba a faltar, doncs, un estudi seriós de la flora i vegetació que poden ser efectivament afectades per una obra d'aquestes característiques, en un indret tan especial com aquest.

Si bé, es comenta a l'estudi de la presència de comunitats de vernedes, pollancredes i rouredes, en cap cas s'analitza de forma detallada quin impacte pot tenir l'asfaltatge de la carretera per aquestes espècies.

⁴¹ Segons articles 151, 157 i 158 del *Pla Especial de protecció del medi físic i del paisatge del Montseny*.

⁴² *Ibidem* pàg. 29 i 48.



Val a dir, que si en alguns casos es justifica amb que el projecte consta només de la pavimentació del traçat i, per tant, no hi hauria afectació pel que fa referència a la vegetació, en d'altres comentaris dins del mateix document es deixa la porta oberta a la possibilitat de la modificació i ajustament del traçat. Es comenta, doncs, que aquestes modificacions podrien causar impactes sobre aquestes comunitats riberenques.

En aquest sentit, es creu totalment necessari tenir un disseny tancat del projecte i considerar tots els impactes que s'hi puguin produir per tal de valorar si la proposta és o no favorable.

Passa el mateix amb la comunitat *Anagallis tenella* que ocupa superfícies extremadament reduïdes, de manera que és molt fràgil en una intervenció com la que es pretén dur a terme. En aquest cas en concret, l'estudi exhaustiu de la seva possible afectació seria indispensable.

Probablement, els efectes més perniciosos que poden patir les comunitats vegetals no són els directes. Els provocats per les obres serien sens dubte importants, però els indirectes, aquells que derivarien de l'augment de freqüentació a la zona, poden tenir uns efectes deleteris superiors. Aquests darreres no es contemplen suficient en l'EIA.

La massificació de recol·lectors de castanyes i bolets, que habitualment envaeixen el Parc Natural del Montseny i els seus efectes sobre la vegetació, no han estat considerats a tampoc a l'EIA, tenint en compte que si es porta a terme el projecte, la zona esdevindrà més freqüentada. No cal dir que, amb l'aparició d'aquest nou vial, tindrien més facilitats per accedir-hi, abandonar-hi residus, trepitjar el terreny circumdant, etc. Això comportaria efectes de ruderalització i banalització sobre les comunitats vegetals, especialment prop del traçat de la carretera i en llocs puntuals específics.

Així mateix, en referència a la fase d'obres, sorprèn la valoració de la possibilitat de que es produeixin abocaments incontrolats. Es considera que si tirés endavant la proposta del projecte, qualsevol actuació dins de la zona s'ha de produir amb un rigor extrem.

D'altra banda, també, cal apuntar que el pas de considerar les obres com un impacte sever a compatible només aplicant alguna mesura preventiva de senyalització és, segons el nostre parer, massa agosarat i molt discutible tècnicament seguint criteris de conservació.

Aquestes conclusions ens tornen a remetre a la necessitat de considerar definitivament l'alternativa zero.

8. Impactes sobre la fauna

Tornem a observar mancances importants, pel que fa a la manera com es tracta els possibles impactes sobre la fauna present en aquests espais. Tractarem de remarcar-ho a continuació.



Un projecte en zones d'alta sensibilitat

Com s'explica a l'*Informe d'anàlisi dels impactes*⁴³ el tram alt de la pista es troba dins de la zona que el Pla especial qualifica com a Zona de Reserva Natural (ZRN) Matagalls - Sant Marçal, que, tal com estableix el mateix Pla, es correspon amb un indret poc transformat i d'interès ecològic, paisatgístic i científic. L'objectiu de gestió d'aquesta zona és la preservació d'ecosistemes, comunitats i elements naturals, els quals mereixen una protecció específica.

El tram baix de la pista que es vol asfaltar està dins de la Zona d'Alt Interès Natural, Ecològic i Paisatgístic (ZAINEP), classificada així pel Pla especial per la presència d'elements del patrimoni natural de gran interès, i terrenys que són especialment vulnerables a l'erosió del sòl o a la degradació dels seus valors botànics, faunístics, ecològics, hidrològics o paisatgístics, atès que aquesta zona conté elements singulars, el deteriorament dels quals pot considerar-se difícilment recuperable.

Així doncs, el *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí* té lloc per una zona d'alta sensibilitat i amb una biodiversitat destacada. Entre aquesta diversitat hi ha diverses espècies d'invertebrats i vertebrats, moltes d'elles protegides per diferents legislacions o tractats ja siguin locals (Pla especial del Montseny), autonòmics (Llei de protecció dels animals, catàleg de fauna amenaçada de Catalunya), estatals (catàleg nacional d'espècies amenaçades), europeus (directives hàbitats i ocells, conveni de Berna sobre la conservació de la vida silvestre i el medi natural), o bé internacionals (conveni de Bonn sobre la conservació de les espècies migratòries).

Biodiversitat de la zona

Segons el mateix *Informe d'anàlisi dels impactes*, hi ha un seguit d'espècies d'interès per a la conservació del PN-RB Montseny, presents en l'àmbit del naixement del riu Tordera (de les Illes a Sant Marçal):

- Amb interès molt alt:

Coccothraustes coccothraustes (durbec), *Phylloscopus collybita* (mosquiter groc petit) i *Sylvia communis* (tallareta vulgar). En el cas de *Sylvia communis* es tracta d'una espècie a la que el Pla de Conservació (A) de gener de 2014 atorga una prioritat absoluta per la importància de les zones elevades del parc per al conjunt de la població de l'espècie a Catalunya.

- Amb interès alt:

Entre els **ocells**: *Buteo buteo* (aligot comú) i *Pernis apivorus* (aligot vesper).

Entre els **mamífers**: *Miniopterus schreibersi* (rat-penat de cova), *Myotis bechsteinii* (rat-penat de Bechstein), *Sorex araneus* (musaranya cua-quadrada) i *Sorex minutus* (musaranya menuda).

⁴³ Vegeu *Informe d'anàlisi dels impactes i mesures correctores del projecte d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-6301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, annex a l'Informe Previ de Ref.:2011/S16440/MSY/jbr, Oficina del Parc Natural del Montseny. Diputació de Barcelona.



- Amb interès mig:

Entre els **ocells**: *Carduelis cannabina* (passerell), *Emberiza cia* (sit negre), *Falco tinnunculus* (xoriguer comú), *Parus palustris* (mallerenga d'aigua), *Pyrrhula pyrrhula* (pinsà borroner), *Saxicola torquata* (bitxac comú), *Strix aluco* (gamarús) i *Sylvia borin* (tallarol gros).

Entre els **mamífers**: *Glis glis* (liró gris), *Myodes glareolus* (talpó roig) i *Plecotus auritus* (rat-penat orellut septentrional).

- Amb interès baix:

Hi ha tot un seguit d'espècies presents en l'àmbit del naixement del riu Tordera (de les Illes a Sant Marçal) amb estat de conservació favorable en el PN-RB Montseny, però susceptibles a impactes ambientals. Com assenya la *Pla de Conservació*⁴⁴ aquest grup d'espècies està considerat d'interès baix perquè no pateixen amenaces remarcables i per les quals la seva gestió específica no és prioritària, però alhora s'ha de vetllar per seguir mantenint el seu estat de conservació ja que constitueixen un grup d'espècies d'interès per a la biodiversitat del Montseny i molt important per a la bona dinàmica ecològica dels ecosistemes.

Ocells: *Accipiter nisus* (esparver), *Aegithalos caudatus* (mallerenga cuallarga), *Apus apus* (falcot negre), *Caprimulgus europaeus* (enganyapastors), *Carduelis chloris* (verdum), *Certhia brachydactyla* (raspinell comú), *Columba palumbus* (tudó), *Corvus corax* (corb), *Corvus corone* (cornella), *Cuculus canorus* (cucut), *Dendrocopos major* (picot garser gros), *Emberiza cirius* (gratapalles), *Erithacus rubecula* (pit-roig), *Fringilla coelebs* (pinsà comú), *Garrulus glandarius* (gaig), *Lullula arborea* (cotoliu), *Luscinia megarhynchos* (rossinyol), *Motacilla alba* (cuereta blanca), *Parus ater* (mallerenga petita), *Parus caeruleus* (mallerenga blava), *Parus cristatus* (mallerenga emplomallada), *Parus major* (mallerenga carbonera), *Phylloscopus bonelli* (mosquiter pàl·lid), *Picus viridis* (picot verd), *Prunella modularis* (pardal de bardissa), *Regulus ignicapilla* (bruel), *Serinus serinus* (gafarró), *Sitta europaea* (pica-soques blau), *Sylvia atricapilla* (tallarol de casquet), *Sylvia cantillans* (tallarol de garriga), *Troglodytes troglodytes* (cargolet), *Turdus merula* (merla), *Turdus philomelos* (tord), *Turdus viscivorus* (griva).

Mamífers: *Apodemus flavicollis* (ratolí lleonat), *Apodemus sylvaticus* (ratolí de bosc), *Crocidura russula* (musaranya comuna), *Eliomys quercinus* (rata cellarda), *Genetta genetta* (gat mesquer), *Lepus europaeus* (llebre), *Martes foina* (fagina), *Meles meles* (teixó), *Mus spretus* (ratolí de camp mediterrani), *Myotis escalerai* (ratpenat de doble serrell), *Nyctalus leisleri* (rat-penat noctul petit), *Pipistrellus kuhlii* (rat-penat de vores clares), *Pipistrellus nathusii* (ratpenat fals), *Pipistrellus pipistrellus* (pipistrel·la), *Pipistrellus pygmaeus* (ratpenat soprano), *Plecotus austriacus* (rat-penat orellut meridional), *Rhinolophus ferrumequinum* (rat-penat de ferradura gran), *Rhinolophus hipposideros* (rat-penat de ferradura petit), *Sciurus vulgaris* (esquirol), *Suncus etruscus* (musaranya nana), *Sus scrofa* (senglar), *Vulpes vulpes* (guineu).

Amfibis: *Alytes obstetricans* (tòtil), *Bufo bufo* (gripau comú), *Hyla meridionalis* (reineta), *Salamandra salamandra* (salamandra).

Rèptils: *Anguis fragilis* (vidriol), *Vipera aspis* (escurçó pirinenc), *Zamenis longissima* (serp d'Esculapi).

⁴⁴ Vegeu el *Pla de Conservació del Parc Natural del Montseny. Reserva de la Biosfera*. Gener, 2014.
<http://parcs.diba.cat/web/montseny/pla-especial-proteccio-del-medi-natural>



Invertebrats: *Hymenophorus doublieril*, *Pedostrangalia revestida*, *Poeciliium glabratum*, *Prionus coriarius*, *Pseudomasoreus canigoulensis*, *Timarcha interstitialis monserratisensis*.

Factors de canvi i impactes

El projecte presenta diversos impactes potencials sobre la biodiversitat, els efectes dels quals no sempre són susceptibles de recuperar-se amb mesures correctores. La mortalitat d'individus, el fracàs reproductiu o l'abandonament del territori no tenen una fàcil o viable capacitat de recuperació. Si aquesta zona és d'alta sensibilitat és justament perquè l'activitat humana és escassa i afavoreix una situació òptima per a la realització dels cicles vitals de les diferents espècies presents. El projecte, tant en la seva fase d'obres, com en la utilització posterior que es derivarà, altera les condicions actuals del territori podent afectar negativament les espècies actuals tant individualment com les seves poblacions i, per extensió, els propis ecosistemes presents.

Són diverses les alteracions que poden tenir lloc i van des de petits canvis a escala microclimàtica que poden afectar nombrosos invertebrats fins a l'abandonament de l'espai per part d'espècies d'ocells o mamífers més sensibles a la freqüentació, passant per l'impacte directe sobre amfibis i rèptils.

Els principals impactes que es poden produir sobre la fauna poden ser directes, per l'atropellament i mortalitat d'espècies i o indirectes per la destrucció i alteració de l'hàbitat.

Pel que fa a la primera situació, l'estudi contempla la possibilitat de que les espècies utilitzin tot el traçat de la carretera per creuar d'una banda a l'altra. Això, per tant, comporta d'entrada un augment de la possibilitat d'atropellament de les espècies i a la vegada, cal considerar que la carretera pavimentada fa igualment un efecte barrera i alteració de l'hàbitat d'aquestes espècies.

Pel que fa a l'herpetofauna, específicament, és inadmissible la tesi de que limitant la velocitat a 30km/h que contempla l'EIA, només s'atropellaran alguns amfibis que gairebé mai surten de dia. Aquesta afirmació resulta completament falsa.

Cal insistir en que aquesta reglamentació no es compleix en absolut a d'altres indrets on s'aplica suposadament. No hi ha cap tipus de control o d'actuació sobre les infraccions.

La limitació de circular a menys de 30km/h no garanteix, en cap cas, doncs, que no es produeixin atropellaments, com es demostra a altres carreteres del Parc Natural (com per exemple la que va des de Santa Fe a Fontmartina), on també es constaten atropellaments de fauna.

D'altra banda, aquest estudi contempla la reducció del risc d'atropellament ja que considera que les espècies són més actives de nit, i és llavors quan es creu que hi haurà menys freqüentació.

En aquest sentit, cal remarcar que en ambients forestals i en condicions d'elevada humitat ambiental, amfibis com *Salamandra salamandra* o *Bufo bufo*, poden estar perfectament actius de dia. La reducció de velocitat no evita l'atropellament de rèptils. Aquest és el cas de *Anguis fragilis*, *Zamenis longissimus*, *Podarcis muralis*, *Vipera aspis* o *Natrix natrix*.



Fent referència als impactes indirectes a la fauna produïts per la destrucció o alteració del seu hàbitat, l'estudi torna a posar de relleu la possibilitat de modificació del traçat previst. Cosa que comportaria un major impacte. Caldria, abans de fer una valoració de la viabilitat del projecte, concretar-ne el seu disseny i seguidament fer-ne un estudi més profund i realista dels impactes que comportaria.

L'*Informe d'anàlisi dels impactes*, afegeix que els treballs forestals i el moviment de màquines distorsionen l'ambient natural provocant emigracions, fracassos reproductius, canvis etològics, o canvis ambientals i termo-climàtics a petita escala que incideixen sobre espècies molt sensibles d'invertebrats. També la pèrdua de compostos contaminants de la maquinària cap a ambients aquàtics introdueix un risc afegit.

En el document d'estudi d'impacte ambiental s'assenyala que les espècies retornaran al seu espai un cop finalitzades les obres, però això no és necessàriament cert per a totes les espècies, i són coneguts els casos d'espècies sensibles que abandonen el seu territori davant alteracions i no retornen a ocupar-lo posteriorment. Així, la pregunta que cal fer-ser és "què passa amb les que no tornaran?". Per a elles, aquest impacte és irreversible.

Cal destacar que el fet de limitar l'activitat de l'obra en el període comprès entre els mesos de Març, és una mesura que no resoluria el problema ja que determinades espècies d'amfibis com *Salamandra salamandra* i *Alytes obstetricans*, presenten, a la zona afectada, un segon període de cria durant la tardor.

En aquest cas, tal com s'ha comentat a l'apartat d'afectació a la vegetació, sorprèn com l'aplicació de mesures preventives i de senyalització permeten que l'impacte sever sobre l'hàbitat passi a ser compatible, quan en cap cas es preveu algun tipus de control i seguiment del compliment de les indicacions, considerant l'alt interès natural que presenta l'entorn.

Per tot el comentat fins ara respecte la fauna es torna a posar en evidència la manca d'un estudi exhaustiu i detallat de les afectacions que aquest projecte comportaria sobre, en aquest cas, les espècies animals.

Així mateix, l'EIA es centra principalment en la fase d'obres deixant de banda com afectaria a l'hàbitat i a les espècies la major freqüentació.

Així, un cop **finalitzessin les obres** d'arranjament i pavimentació seria previsible un increment de la freqüentació de l'espai per part de veïns (la suposada millora de la comunicació veïnal és el principal objectiu manifestat per l'Avaluació, del que ja hem parlat abans), però també patirà un increment per part dels visitants del parc, que hi descobriran un nou espai pel que desplaçar-se i al que visitar. Aquesta zona, preservada fins a l'actualitat i bastant lliure de presència humana, cosa que ha contribuït al manteniment de la biodiversitat actual, rebrà un impacte continuat en el temps de persones i vehicles.



Els principals impactes són:

- **freqüentació de persones:** soroll, erosió, destrucció de flora, molèsties directes per ocupació d'hàbitat (el *Pla de Conservació*⁴⁵ defineix la hiperfreqüentació per part de boletaires i recol·lectors de castanyes com una de les principals amenaces per al patrimoni natural del Montseny).
- **freqüentació de vehicles:** contaminació acústica i lumínica, atropellaments, emissió de productes tòxics derivats de la circulació.

Entre els atropellaments destaquen els que poden rebre els amfibis, donada la seva lentitud de pas i atès el creuament de diferents torrents i rierols. Aquest grup presenta la màxima mobilitat en la primavera i la tardor coincidint, especialment a la tardor, amb la major presència de visitants. També són importants els xocs que es produeixen amb els insectes, atrets pels llums dels vehicles. Els atropellaments també poden afectar rèptils i mamífers. Les mesures correctores proposades en aquest estudi, doncs, no garanteixen la seva supervivència.

També es poden produir canvis físico-químics a la llera de la riera per la major freqüentació humana, que poden afectar la fauna invertebrada.

El *Pla de Conservació*⁴⁶ presenta un pla d'acció amb quatre objectius específics:

- Conservar la biodiversitat actual del Montseny: aquest objectiu queda malmès amb l'actual projecte en debat.
- Garantir l'eficàcia de la gestió de conservació del patrimoni natural
- Promoure l'adquisició d'informació tècnica i científica sobre el medi natural
- Fomentar la sensibilització i educació envers la conservació del patrimoni natural.

De manera general, el Pla discrimina diversos graus de vulnerabilitat en funció del grup animal. Així:

Amfibis: en general és en l'època reproductora, quan els adults es desplacen als indrets de reproducció i quan les larves i alevins depenen del medi aquàtic i del seu estat. Coincideix al Montseny amb una de les èpoques amb més trànsit de vehicles de visitants, fet que augmenta la probabilitat d'atropellament.

Rèptils: es concentra a la primavera i la tardor, èpoques de màxima activitat i desplaçaments.

Ocells: molt lligada a les molèsties dels nius, en especial durant les primeres setmanes de l'època reproductora, quan els progenitors estan arreglant el niu i fàcilment l'abandonen pels pocs esforços invertits. Diversos estudis demostren que una barrera transitada pot constituir una barrera per a espècies d'ocells sensibles a la fragmentació de l'hàbitat.

⁴⁵ Vegeu el *Pla de Conservació del Parc Natural del Montseny. Reserva de la Biosfera*. Gener, 2014.
<http://parcs.diba.cat/web/montseny/pla-especial-proteccio-del-medi-natural>

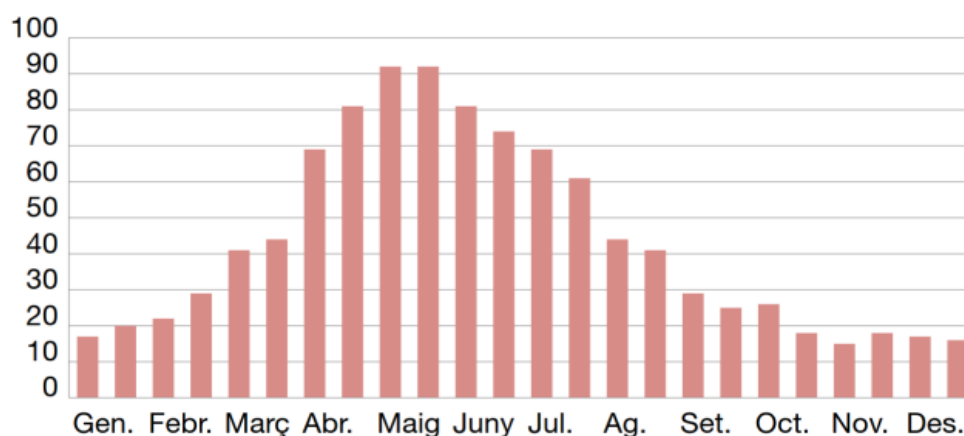
⁴⁶ Vegeu el *Pla de Conservació del Parc Natural del Montseny. Reserva de la Biosfera*. Gener, 2014.
<http://parcs.diba.cat/web/montseny/pla-especial-proteccio-del-medi-natural>



Mamífers: la dels ratpenats és a les colònies d'hibernació (si són molestats gasten energies vitals) i colònies de cria a l'estiu (els nounats no saben volar). Per als mamífers terrestres el pitjor és la primavera i la tardor, èpoques de màxima activitat per la cria dels nounats o d'acumulació de reserves en previsió de l'hivern.

Taula 4.

Nombre d'espècies de vertebrats vulnerables sobre una mostra representativa de 101 espècies presents al Montseny



Font: Pla de Conservació (pàg. 221).

Al gràfic es pot constatar com els mesos de primavera, constitueixen el moment de màxima vulnerabilitat sobre la mostra representativa presa. Justament coincideix amb un dels períodes amb major freqüentació de visitants al Parc.

El *Pla de Conservació* (pàg. 227) també esmenta concretament les infraestructures i la seva afectació sobre la biodiversitat, de manera que *“infraestructures com carreteres trenquen la continuïtat del medi natural i poden motivar l'aïllament biogeogràfic de les poblacions. El trànsit de vehicles afavoreix els atropellaments, els quals sovint tenen un caràcter temporal (coincidint amb les èpoques de més moviment de la fauna) i puntual (llocs que són passos naturals de fauna terrestre). Aquesta amenaça afecta principalment els amfibis (gripaus o salamandres), rèptils (en especial serps) i mamífers (com eriçons, carnívors i ungulats)”*.

Amfibis: en l'àmbit terrestre del Montseny, les vies de comunicació i la hiperfreqüentació provoquen la mort directa per atropellament de centenars d'amfibis anualment o efectes indirectes com ara molèsties o alteració dels seus hàbitats. A més a més, la pista del projecte creua sis subconques hidrogràfiques.

Rèptils: en l'àmbit del Montseny, un altre factor remarcable, en especial per a les serps, és la hiperfreqüentació de les vies de comunicació, que provoca un nombre important d'atropellaments.



Invertebrats: el Pla de Conservació destaca que les infraestructures poden tenir una afectació per contaminació per metalls pesants sobre el medi aquàtic, i una afectació sobre l'estructura del bosc. Pel que fa a la freqüentació o hiperfreqüentació, es considera que és un factor de canvi molt important en ambients aquàtics per l'accés a les lleres amb vehicles i força important als ambients forestals per la seva afectació sobre l'estabilitat del sòl.

També destaca l'efecte negatiu de la hiperfreqüentació per part de boletaires sobre grups d'aranyes i coleòpters, i la mort per repulsió sobre els escorpins, així com sobre espècies concretes com el cranc de riu, per captura d'exemplars i propagació de malalties.

Resumint les experiències bàsicament: ni els conductors, ni la consciència del terreny que es trepitja, ni l'entrenament visual per detectar animals a la carretera, són suficients. En conseqüència, encara que circulin a una velocitat molt baixa, els atropellaments se segueixen produint.

Per tot l'exposat, és considera totalment necessari fer un estudi més elaborat sobre l'afectació del projecte i que sigui considerada com a única alternativa viable, la 0.

9. Conclusions de l'Informe

- A) Atès que el contingut de l'EIA presentat pel promotor no dona resposta a la major part de les qüestions plantejades per la Ponència Ambiental, ni en funció de les característiques del projecte proposat, ni en relació a l'àmbit d'actuació del mateix,
- B) Atès que l'objecte del projecte estudiat no resta justificat a l'EIA, ni des del punt de vista de la mobilitat local, ni des de la seva projecció social o econòmica,
- C) Atès que la tesi argumental sobre la que es construeix l'EIA, no reflecteix els impactes reals que pot suposar aquesta obra sobre el medi,
- D) Atès que les bases tècniques del projecte qüestionat, en relació a les quals es valoren les solucions constructives, no responen ni a la normativa existent ni a la realitat física de l'emplaçament,
- E) Atès que la construcció d'aquesta carretera implicaria un increment de la mobilitat i de la freqüentació, amb uns impactes associats que no han estat descrits correctament, ni en abast ni en detall,
- F) Atès que els impactes sobre la vegetació i els cursos fluvials no han estat estudiats ni definits amb un mínim de precisió ni amb criteris científics.
- G) Atès que la part de l'EIA que estudia els impactes sobre la fauna, està mancada de rigor quant a l'objecte estudiat, com també respecte a les conclusions sobre els impactes reals que podria generar,

COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

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



La CSM, en funció de les conclusions citades més amunt, considera ineludible que respecte al *Projecte refós d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114, Fase II*, sigui considerada, a tots els efectes, l'alternativa zero. Conforme amb l'anterior, la CSM demana a la Ponència Ambiental que emeti la corresponent Declaració d'Impacte Ambiental negativa, de manera que es mantingui la situació actual de manera definitiva.

Equip de tècnics i ambientòlegs de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny

Carles Lumeras

President

Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny

Sant Celoni, 25 d'agost de 2015