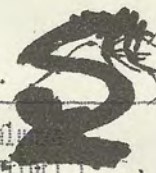


COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

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



Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat (BDN-Av. J. Tarradellas)

Sr. Sergi Cantó i Jordi

Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Direcció General de Polítiques Ambientals**  
Av. Diagonal, 523-525 -08029-Barcelona

Número: 0365E/26931/2014  
Data: 31/12/2014 12:49:21

Registre d'entrada

**Assumpte:** Petició d'informe  
**N/R:** IAC/3160/14 (OAA20140090)  
**Títol del projecte:** II fase d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114, al municipi de Montseny, promogut per l'Ajuntament de Montseny

Benvolgut senyor,

En Carles Lumeras i Medrano, amb DNI 37635919F, actuant en nom i representació de la COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY (CSM), amb CIF G58516410, entitat que figura inscrita al registre de la Direcció General de Dret i Entitats Jurídiques -Departament de Justícia-Generalitat de Catalunya-, amb el número 9485 (Secció 1a), i domicili a efecte de notificacions a 08030-Sant Celoni, carrer Santa Fe, 52, 3r, 1a, amb telèfon de contacte 610762538 i adreça de correu electrònic: info@salvaguardamontseny.cat, davant aquesta Oficina compareix i com sigui més procedent en Dret, MANIFESTA:

Que en relació al requeriment efectuat per la seva Oficina, rebut per la nostra entitat el passat dia 28 de novembre de 2014, i un cop revisada la documentació disponible, fem lliurament de l'INFORME que s'adjunta al present escrit.

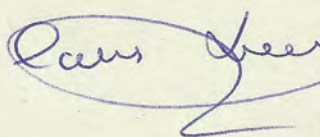

Per tot l'exposat, la CSM SOL·LICITA:

Que es tingui per presentat l'informe adjunt i incorporat a l'expedient de referència.

Que es consideri a la CSM com a part interessada als efectes de la notificació del període d'informació pública i, particularment, en la Declaració d'Impacte Ambiental i la resolució relativa a l'autorització o no del projecte.

Que en l'exercici al dret d'accés a la informació en matèria de Medi Ambient, d'acord amb allò que preveu la Llei 27/2006, de 18 de juliol, ens sigui enviada còpia de tots els nous documents i informes que s'incorporin a l'expedient un cop acabada la fase de consultes i que siguin exposats a informació pública.

Ben atentament,

Carles Lumeras i Medrano  
COORDINADORA PER A LA  
SALVAGUARDA DEL MONTSENY

Sant Celoni, 29 de desembre de 2015

**COORDINADORA PER A LA  
SALVAGUARDA DEL MONTSENY**  
C/ SANTA FE, 52 3er 1a  
08470 SANT CELONI



**N/R:** IAC/3160/14 (OAA20140090)

Assumpte: Resposta a la consulta sobre la necessitat o no, de sotmetre el projecte *Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114 al municipi de Montseny, promogut per l'Ajuntament de Montseny*; al tràmit d'avaluació ambiental ordinària.

### **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 *II fase d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*, 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.<sup>1</sup>

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,...»<sup>2</sup>. 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.

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.

---

<sup>1</sup> Vegeu «Necessitem una altra carretera al Montseny?» *La Sitja del Llop* núm. 31, desembre de 2009.

<sup>2</sup> 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.

## COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

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



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 2012<sup>3</sup>. 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.<sup>4</sup>

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».<sup>5</sup>

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 paralització<sup>6</sup>, amb el suport d'un seguit d'entitats veïnals i ambientals.

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 desbrossament<sup>7</sup>, 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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Vegeu acta de la Comissió de Seguiment de 4 d'abril de 2014.

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

<sup>6</sup> Vegeu El 9NOU.CAT, 28-4-14.

<sup>7</sup> Vegeu foto CSM, de 30-4-14.



anterior, i fer-ho en la data citada del 29 d'abril.<sup>8</sup> Cap d'aquests extrems hi consta en l'Acta de comprovació i replantejament del citat dia 15 d'abril.<sup>9</sup>

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»<sup>10</sup>; 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.<sup>11</sup> 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 «Demandar 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.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup>

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

<sup>8</sup> Vegeu acta de la Comissió de seguiment de 6 de maig de 2014.

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

<sup>10</sup> 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.

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

<sup>12</sup> 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».

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

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

## COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

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



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.<sup>15</sup>

L'1 de desembre de 2014, representants de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny, lliuraven una nova queixa al Síndic de Greuges<sup>16</sup>, en relació a la negativa de l'Ajuntament a facilitar informació sobre els costos 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 ha presentat per a l'aprovació de Territori. Aquest nou catàleg inclou, aparentment, una nova requalificació d'ús per a la masia del Terrés, actualment deshabitada.

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.

En aquest marc d'irregularitats legals per una banda, i de contestació social per l'altra, és en el que s'inscriu 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 o EIA*.

El fet és que aquesta presentació no ha estat voluntària, sinó que s'ha produït 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.

L'anàlisi d'aquest projecte és l'objecte de l'informe que emetem a continuació.

---

<sup>15</sup> Vegeu [Baix Montseny.info](http://BaixMontseny.info) de 25-11-14, «La Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny segueix lluitant contra l'asfalt».

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



**Informe sobre el projecte nomenat *II fase d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114***

**ÍNDIX DE L'INFORME**

1. Qualificació normativa del projecte .....	6
2. L'objecte del projecte .....	7
3. Qualificació ambiental .....	11
4. Criteris tècnics i constructius .....	12
5. Efectes de la mobilitat.....	16
6. Efectes de la hiperfreqüentació .....	18
7. Impactes sobre la vegetació.....	19
8. Impactes sobre la fauna.....	20
9. Conclusions de l'Informe.....	27



A continuació s'analitza el contingut del document presentat per l'Ajuntament de Montseny, titulat *Avaluació d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 amb BV-5114. Montseny, octubre de 2014*, amb número de visat E1400805, de data 31/10/20104, d'ara en endavant nomenat *Avaluació*, així com la resta de documentació relacionada amb aquest projecte.

## 1. Qualificació normativa del projecte

Bona part de l'argumentació destinada a explicar la bondat d'aquest 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**». Si s'acceptés aquesta tesi, el tractament legal del projecte indicaria la no subjecció d'aquests als Annexos I, II, o III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre. Però, és plausible aquesta argumentació?

La mateixa descripció de l'obra, proposada al projecte constructiu, admet que, per tal d'executar aquest projecte, 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 constructiu parla dels 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.<sup>17</sup> 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 seus aspectes més tècnics i del propi projecte d'execució presentat per l'Ajuntament.

En qualsevol cas, el que proposa el projecte suposaria l'afectació real d'un mínim de 2,03Ha, dins la zona més protegida del Parc Natural del Montseny, que inclou Zona de Reserva Natural, que engloba Zona d'Alt Interès Natural, Ecològic i Paisatgístic (aquest qualificació ha estat omesa per l'*Avaluació*) 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. 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

---

<sup>17</sup> Vegeu l'Estat d'amidaments contingut al projecte executiu *II fase d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*. Aquesta ha estat l'única referència constructiva de la secció de la carretera que es pretén construir, que s'ha pogut deduir de la documentació aconseguida de l'Ajuntament de Montseny.



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 no han estat contemplats en l'EIA que presenta l'Ajuntament de Montseny.

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 per tramitar aquest projecte és a través d'allò previst a l'article 47.5 i l'Annex III, ap. 2, c)5è. Per tant, el supòsit a contemplar és el de l'avaluació d'impacte ambiental ordinària i no pas el tràmit simplificat que preveu l'Art. de la reiterada Llei 21/2013, de 9 de desembre, que en aquest cas no és d'aplicació.

## 2. L'objecte del projecte

La Directiva d'Habitats obliga a efectuar la corresponent avaluació d'alternatives, considerant exclusivament criteris ambientals i, per tant, els impactes que es puguin produir als espais afectats. Malgrat això, ens proposem discutir també els altres aspectes que se'ns proposen com a motivacions d'aquest projecte, atès que l'*Avaluació* presentada 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'*Avaluació* (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 comprès 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.



## COORDINADORA PER A LA SALVAGUARDA DEL MONTSENY

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



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.<sup>18</sup>

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 qualche altre nucli**, contràriament a allò que constitueix l'excusa principal per executar aquesta obra.

- Insistent en aquesta afirmació, el propi document d'*Avaluació* (pàgina 77), indica el següent: «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**<sup>19</sup>». Efectivament, els autors de l'*Avaluació* coneixen perfectament aquesta manca de dades feaents, 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.<sup>20</sup>

En resum, aquestes són les raons amb les quals l'*Avaluació* presentada per l'Ajuntament despatxa l'objecte del projecte:

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

Resulta especialment significativa, l'afirmació feta per l'informe de mobilitat esmentat més amunt, indicant 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 i Sant Esteve de Palautordera.»<sup>21</sup>

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.

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

<sup>19</sup> El subratllat és nostre.

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

<sup>21</sup> Vegeu INFORME D'AVUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA. Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. Montseny. EAU, SL/IGRemap, SL, abril 2007, pàg. 10.



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.

En qualsevol cas, la discussió de l'*Avaluació* mostrarà la fragilitat dels suposats arguments favorables a la construcció d'aquesta nova via rodada, i conclourà que resulta d'aplicació el tràmit d'avaluació d'impacte ambiental ordinària, en comptes de la via simplificada, com pretén el promotor del projecte estudiat.

L'argumentació relativa a les millores que aquesta carretera introduiria en la qualitat de vida dels habitants 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 Santa Fe (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'*Avaluació*, 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'*Avaluació*, 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*<sup>22</sup>

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. Costos ambientals que, d'altra banda, no han estat estudiats d'acord amb la normativa vigent a nivell europeu.

Ultra l'anterior i com es veurà més endavant<sup>23</sup>, 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

<sup>22</sup> 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*.

<sup>23</sup> Vegeu l'apartat d'aquest escrit dedicat a les qüestions constructives.



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 de que l'obertura d'aquesta nova carretera no implicaria una major freqüentació en la zona d'especial protecció, ni tampoc suposaria un efecte crida a nous recorreguts externs, resulta clarament pueril. Només cal estudiar l'experiència 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*<sup>24</sup>

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	<b>85.792</b>	

Fonts: Oficina del Parc i pròpies

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 mol 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'*Avaluació* estudiada. 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 anteriors.

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.

<sup>24</sup> Vegeu dades de freqüentació a Santa Fe i Collformic. Oficina del Parc Natural del Montseny, 2012.



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

Finalment, 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 molt més sensible i, actualment, força més protegida que els altres indrets més castigats per la freqüentació des fa anys.

El que no explica l'*Avaluació* 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 una zona de Reserva Natural. És a dir la qualificació de màxima protecció dins del Parc Natural del Montseny.

Evidentment, aquesta proposta no passa de ser una *boutade* que no mereix més explicacions per l'evidència de la seva falsedat. O dit metafòricament: desvestir un sant per vestir-ne un altre.

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'*Avaluació* estudiada. 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.<sup>25</sup>

### 3. Qualificació ambiental

En síntesi, l'*Avaluació* estudiada pretén fixar la tesi que, tot i l'existència d'efectes ambientals, sempre que el projecte respectés el traçat existent, aquests efectes seran poc menys que inapreciables.<sup>26</sup> 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 al traçat actual del camí.

Les conseqüències d'aquest sofisma 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 la seva arrel.

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> Vegeu pàgina 29 i s. s., de l'*Avaluació d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.



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.

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

#### 4. Criteris tècnics i constructius

Tot i que resulta difícil avaluar acuradament aquest projecte, des del vessant tècnic, per quant no es disposa de tota la documentació necessària, ens atrevim a fer un seguit d'indicacions que demostraran la manca d'idoneïtat tècnica i les implicacions d'aquestes mancances sobre el medi, pel que fa al projecte que es pretén executar.

Per començar, l'ajuntament de Montseny no ha facilitat la documentació gràfica amb les seccions transversals i longitudinals del camí, ni tant sols la secció del ferm proposat, amb indicació de les capes dels materials a utilitzar i els gruixos que es pretén implementar per a la pavimentació. Solament s'han pogut aconseguir la memòria, els amidaments i el pressupost d'execució de contracta, del projecte redactat per l'arquitecte Agàpit Borràs i Plana.

D'altra banda, l'esmentat projecte s'acompanya amb un estudi de seguretat i salut que talment es podria utilitzar (p. e.) per fer l'enderroc d'una edificació (no s'ha pogut trobar cap normativa que s'hagi de complir i que tingui relació amb la rehabilitació d'un camí forestal i dins d'un espai protegit al Parc).

Ni tant sols hem pogut trobar cap referència normativa a un element clau com és l'explanació i el ferm del camí, que és fonamental per poder verificar la velocitat d'us i aconseguir les «millores en la mobilitat dins d'aquest municipi», tant desitjades per l'Ajuntament de Montseny .

És rellevant la falta de rigor del conjunt d'aquest projecte executiu. Hi podem trobar una primera discordança significativa: El mateix document ens indica que el pressupost d'execució per contracta és 304.044,65€, mentre que al full del resum de pressupost aquest preu es converteix en 311.774,60€.

El mateix títol del projecte *Fase II d'arranjament i pavimentació del camí...*, ja és una descripció equívoca d'allò que es pretén fer en realitat. Per començar, perquè en català, la paraula *arranjament* (diccionari Pompeu Fabra) no té cap accepció pròpia relativa a la construcció, ni tant sols amb la rehabilitació de camins.

Probablement, el terme més indicat hauria estat *adobament*. És clar que, la utilització d'aquest mot, comportava l'adequació a la realitat existent i no pas la seva transformació en una cosa diferent, que és allò que pretén, en realitat, el projecte discutit.

Partint de les deficiències i/o absències constatades, l'avaluació de les repercussions ambientals que aquest projecte pot produir, es contemplarà des la perspectiva del *com* s'hauria d'executar, correctament, un projecte de pavimentació d'aquest camí forestal. És a dir, de la seva conversió en carretera que, salvant els eufemismes, és l'objectiu que pretén aquest projecte.



L'exercici proposat ens ajudarà a trobar els elements que s'han d'estudiar per poder adequar el traçat d'aquest tipus de camins, que se suposen de baixa densitat de trànsit per la normativa vigent, o descartar-ne la seva construcció per inviables.

En primer lloc, tal com es pot comprovar a l'estat d'amidaments al·ludit (atès que a la memòria no apareix),<sup>27</sup> el projecte contempla una nova secció pel camí en tota la seva longitud, modificant-ne l'amplada, que augmenta, en tot el seu recorregut, fins a 3,50m.

Per tal d'obtenir dades objectives sobre el desnivell que ha de salvar aquest camí, utilitzem dos punts de referència pels que pretén passar la nova carretera, com són la Font de les Nàïades, punt d'inici, i la Font Bona com a final.

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%. 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.

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 desapareixeran. 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 hem fet a aquest camí, 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 ús 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, en augmentar la velocitat mitjana d'aquesta nova carretera, tal com indiquen tots els experts en mobilitat, s'augmentaran les expectatives d'ús i, per tant, en faran ús 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.

---

<sup>27</sup> Vegeu projecte executiu *II fase d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.



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 no sigui que s'operin canvis importants del traçat i del perfil actuals.

En quart lloc, uns altres paràmetres ineludibles de mantenir (no pas els únics), que obligatòriament obligarien a modificar la secció longitudinal del camí i que comportarien canvis considerables als talussos serien els següents:

- . Pendents 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 *Avaluació* 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.<sup>28</sup>

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 pretengui en realitat sigui modificar-lo.

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. Més endavant tornarem sobre aquests aspectes.

En cinquè lloc, caldria valorar 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 fermes), l'elecció del ferm i la seva explicació, 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.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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.



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.<sup>30</sup>

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)

I, per últim, 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 executiu realitzat per l'Ajuntament de Montseny, que pretén justificar els gruixos adoptats a l'estat d'amidaments d'aquest projecte.

### Conclusions de l'estudi tècnic del projecte executiu

Creiem 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

---

<sup>30</sup> 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.





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 executiu en qüestió.

Així mateix, hem d'emfasitzar sobre la falta de rigor tècnic que es constata en el conjunt del projecte d'*Arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-53001 amb BV-5114*, 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'*Avaluació* 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'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'*Avaluació* 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 cap cas no s'apunta però el volum dels desplaçaments (per la qual cosa tampoc es quantifica en forma de 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. 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. Més enllà d'apuntar que «es podrien generar efectes si canviés el patró de mobilitat, afavorint recorreguts externs al parc».<sup>31</sup> És clar que la voluntat del projecte és canviar alguns patrons de mobilitat. Cal doncs avaluar amb atenció quins poden ser els impactes derivats d'aquest augment de la freqüentació en relació a la contaminació de l'aire, la contaminació acústica i la pertorbació dels hàbitats en un àmbit molt sensible.

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'*Avaluació* ha oblidat (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.

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 evidencia que la nova carretera pot ser altament freqüentada en aquestes èpoques més vulnerables per la fauna.

Segons un estudi sobre la mobilitat,<sup>32</sup> publicat a la *Diagnosi ambiental al Parc Natural del Montseny*,<sup>33</sup> els principals efectes de la mobilitat al Parc són:

---

<sup>31</sup> Vegeu pàgina 45 de l'*Avaluació d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.

<sup>32</sup> C. Balletbó, O. Camarasa, C. González i R. Roldán (2003). *Mobilitat i medi als municipis del Parc Natural del Montseny*. Universitat Autònoma de Barcelona.

<sup>33</sup> *Diagnosi ambiental al Parc Natural del Montseny* (2003). Col·lecció Monografies. Diputació de Barcelona



- Contaminació atmosfèrica. Dins el PNM és causada principalment pel diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>), el monòxid de carboni (CO), les partícules en suspensió (PST) i l'ozó (O<sub>3</sub>). El SO<sub>2</sub>, 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. Els efectes s'observen en els canvis de morfologia i comportament de la vida animal<sup>34</sup>: 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 hiperfreqüentació<sup>35</sup> 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.

<sup>34</sup> 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)*.

<sup>35</sup> 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.



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 depenent 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. Destaca com a principal impacte la perturbació 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.

## 7. Impactes sobre la vegetació

La informació aportada per l'*Avaluació*, en referència als possible impactes sobre la vegetació, és d'una pobresa alarmant per un estudi d'aquestes característiques, tant per la seva extensió com pel seu contingut.

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, que la mateixa *Avaluació* preveu puguin patir impactes severos, en tenir una sensibilitat MOLT ALTA, o perquè el recorregut sobre espais de màxima protecció del Parc, afectaria recorreguts més llargs en tots els casos.<sup>36</sup>

Es troba a faltar 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.

És prou significatiu que en tota l'*Avaluació* no se citi ni un sol tàxon de flora. No se'n coneix cap? No hi ha comunitats presents? O potser cal fer l'estudi d'aquestes un cop executada l'obra?

No es pondera tampoc la possible afectació de la vegetació de ribera, com la verneda (*Scrophulario-Alnetum* en aquest cas). ¿S'ha estudiat si aquesta comunitat es troba en tot el traçat del riu, o bé en quins punts?

No se sap quina és la ubicació de les rouredes. Són solanes? Són obagues? No es coneix la situació de les landes. Què ens pot dir de l'alzinar muntanyenc (*Asplenio-Quercetum ilicis*)?

---

<sup>36</sup> Ibídem pàg. 29 i 48.



Com és que les comunitats vegetals no se citen pels seus noms científics?

La comunitat *Anagallis tenella* ocupa superfícies extremadament reduïdes, de manera que és molt fràgil en una intervenció com la que es pretén fer-hi. S'han localitzat aquestes comunitats? Quines mesures es proposen per evitar-ne els danys?

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.

Les gernacions de recol·lectors compulsius de castanyes i bolets, que habitualment envaeixen el Parc Natural del Montseny i els seus efectes sobre la vegetació, no han estat considerats a l'*Avaluació*. 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.

El manteniment del traçat actual, com a tesi del projecte executiu, amb el grau d'impacte associat que l'imputa l'*Avaluació*, ja no són creïbles (ateses les llacunes que contenen ambdós). Per això mateix, cal considerar que l'augment de freqüentació encara afectaria més, de manera que si comptem els efectes indirectes de l'asfaltat, llavors, seguint llur valoració de les comunitats vegetals, hem de considerar que l'efecte de l'obra seria, sens dubte, sever o crític.

Aquestes conclusions ens tornen a remetre a la necessitat d'efectuar una avaluació ambiental ordinària i 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*<sup>37</sup> 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

<sup>37</sup> 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.



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 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*, que després recupera l'*Avaluació* discutida, 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).

#### - 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 assenyala el *Pla de Conservació*<sup>38</sup> aquest grup d'espècies està considerat d'interès baix perquè no pateixen

<sup>38</sup> 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>



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 cirulus* (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 nòctul 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).

**Invertebrats:** *Hymenophorus doublieri*, *Pedostrangalia revestida*, *Poecilius 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.

Podem discriminar dues etapes: l'una correspon a la realització d'obres, l'altra al període posterior.

1. A la **realització d'obres** els impactes principals són puntuals en el temps, ja que s'acaben quan ho fan les mateixes obres, però els seus efectes poden ser perdurables. Els principals impactes són:

- la presència de maquinària i personal treballant
- l'ocupació i destrucció d'hàbitat
- l'abocament de productes tòxics

Malgrat que l'*Avaluació* presentada, assenyala que aquest risc és molt baix i el qualifica de moderat, no està exempt un risc potencial que derivi en la rarefacció o pèrdua de poblacions diverses d'animals. L'informe 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.

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.

Per la seva banda, l'*Avaluació* considera que les alteracions dels comportaments de la fauna per augment d'activitat tindran un impacte moderat durant les obres, tot i que li atribueix cert grau d'irreversibilitat "moltes espècies tornaran als espais ocupats anteriorment". La pregunta que cal fer-ser és "què passa amb les que no tornaran?". Per a elles, aquest impacte és irreversible.

2. 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*<sup>39</sup> defineix la hiperfreqüentació per part de boletaires i recol·lectors de castanyes com una de les principals amenaces per al patrimoni natural del Montseny).

---

<sup>39</sup> 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>





- **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 a l'*Avaluació* no garanteixen la seva supervivència.

L'*Avaluació* també atribueix un impacte sever, sobre l'alteració dels comportaments de la fauna, per augment de l'activitat, un cop acabades les obres, que, posteriorment, es rebaixa a moderat sota mecanismes de control i seguiment. També s'atribueix un grau d'impacte moderat a l'increment d'atropellaments centrat en els amfibis. Indica que no hi té incidència per a altres grups d'espècies, cosa que no queda en absolut demostrada.

Com exemple d'això que diem: una de les espècies que s'ignora en el llistat de l'*Avaluació*,<sup>40</sup> és la serp de collaret (*Natrix natrix*). Doncs bé, concretament, durant el període 2007-2010, es van trobar dos individus juvenils d'aquesta espècie atropellats a la zona. Un d'ells en el tram asfaltat del camí i l'altre en el que es proposa asfaltar.

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*<sup>41</sup> 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.

<sup>40</sup> Vegeu pàgines 17 a 22 de l'*Avaluació d'Impacte Ambiental, Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114*.

<sup>41</sup> 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>

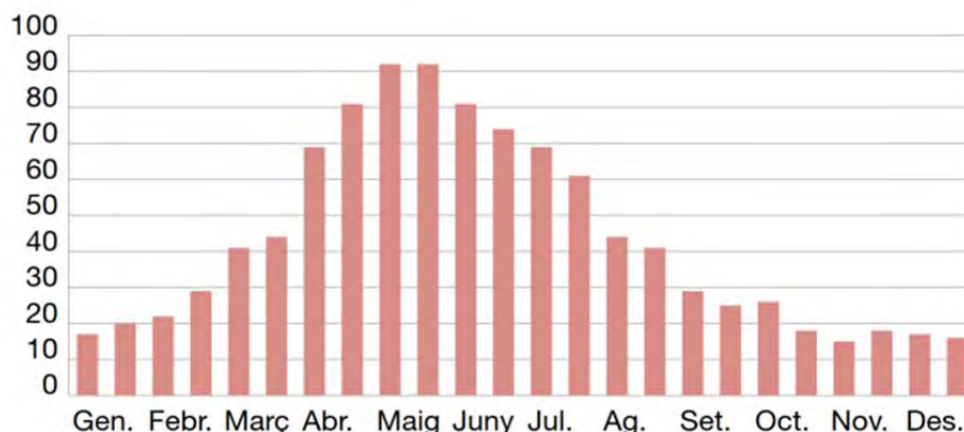


**Ocells:** molt lligada a les molèsties dels nius, en especial durant les primeres setmanes de l'època reproductora, quan els progenitors estan arreglant el niu i fàcilment l'abandonen pels pocs esforços invertits. Diversos estudis demostren que una barrera transitada pot constituir una barrera per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

**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.

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

D'altra banda, determinades espècies d'amfibis com *Salamandra salamandra* i *Alytes obstetricans*, presenten, a la zona afectada, un segon període de cria durant la tardor. Per aquesta raó, la limitació de les obres entre març i juny, no resoluria aquest problema, a banda de que, en tot cas, més que limitar les obres durant la primavera, simplement no s'haurien de fer durant aquesta època de l'any.<sup>42</sup>

Tornant sobre l'assumpte de la limitació de velocitat a 30km/h,<sup>43</sup> 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.

Com indicàvem més amunt, la limitació de circular a menys de 30km/h no garanteix, en cap cas, 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.

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.

A banda d'això, 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*.

---

<sup>42</sup> Ibídem, pàgina 70.

<sup>43</sup> Ibídem, pàgina 71.



## 9. Conclusions de l'Informe

- A) Atès que el contingut de l'*Avaluació* estudiada no s'ajusta a la normativa ambiental en vigor, 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'*Avaluació*, 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'*Avaluació*, 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'*Avaluació* 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,

La CSM, en funció de les conclusions citades més amunt, considera ineludible que el projecte anomenat *Fase II d'arranjament i pavimentació del camí de connexió de les carreteres BV-5301 i BV-5114, al municipi de Montseny*, sigui sotmès al tràmit d'avaluació ambiental ordinària i, que sigui considerada, a tots els efectes, l'alternativa zero.

De la mateixa manera, la CSM sol·licita que es tinguin en compte totes les consideracions, proposades i dades que s'inclouen a l'informe present.

Esperant les seves notícies, rebí una salutació ben cordial,

Carles Lumeras

President de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny

Sant Celoni, 29 de desembre de 2014



### **Agraïments**

Volem agrair a tots els tècnics i científics que han col·laborat d'una manera o altra amb l'elaboració d'aquest informe. La seva contribució ha estat impagable.

- Fèlix Amat, Biòleg. Coordinador de l'Àrea de recerca en Amfibis i Rèptils. Museu de Ciències Naturals de Granollers.
- Ignasi Oliveras, Biòleg. Col·laborador de SEO/BirdLife i de l'Institut Català d'Ornitologia.
- Maties Serracant, Geògraf. Col·laborador de l'ADENC. Regidor de l'Ajuntament de Sabadell.
- Equip de tècnics i ambientòlegs de la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny.

A tots ells el nostre reconeixement.

Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny

Sant Celoni, 29 de desembre de 2014