

Els projectes urbanístics posen en risc l'ecosistema del Parc Natural del Montseny

L'asfaltatge d'una carretera, la construcció d'una depuradora, l'ampliació d'un hostel i el projecte de repotenciació i realçament de la línia elèctrica entre Sant Celoni i Vic, significarien la realització d'obres de gran complexitat al cor del massís



La vall alta de la Tordera és un dels espais de màxima protecció del Parc Natural | Roser Pagès

El Tribunal Suprem va anul·lar el Pla Especial de Protecció del medi natural i el paisatge al Parc del Montseny a principis del 2017. Això fa que la regulació vigent dins del Parc Natural recaigui en el Pla Especial de Protecció de 1977. Des d'aleshores, han transcendit diversos projectes urbanístics que, en cas de portar-se a terme, significarien l'entrada de maquinària pesada per fer obres dins del terreny del PN. Totes les propostes tenen en comú que, des d'una perspectiva mediambiental, no són l'opció més eficient o no tenen un interès públic clar. Malgrat tot, en alguns casos, gaudeixen del suport de les administracions públiques o, directament, aquestes en són les promotores.

Una carretera al cor del Parc Natural

La Diputació de Barcelona va elaborar el passat mes de novembre un informe que preveu l'asfaltatge de, pràcticament, la meitat de la pista forestal que va entre les Illes i Sant Marçal. El projecte preveu pavimentar 1,8 quilòmetres dels gairebé 4 que mesura. La carretera passaria per un territori actualment deshabitat. El tram només comprèn com a construccions destacables l'alberg per a la recerca el Puig, tancat gran part de l'any, i Terrers, una masia en ruïnes. El pressupost total de les obres seria de més de 400.000 euros.

L'oposició a la carretera entre Les Illes i Sant Marçal ha estat [una de les grans batalles que han lliurat des del 2011](#) els moviments ecologistes al Montseny. El projecte inicial preveia asfaltar els

4 quilòmetres de pista en un espai que forma part de les zones de màxima protecció del Parc Natural i de la Xarxa Natura 2000, un projecte en l'àmbit europeu que pretén conciliar la preservació de les espècies i els hàbitats naturals amb l'activitat humana.

Les mobilitzacions populars i campanyes de denúncia es van estendre arreu del Montseny, com per exemple la primera i [la segona Marxa](#) en defensa del territori o les dues concentracions davant la seu del Departament de Territori de la Generalitat. D'altra banda, l'Ajuntament de Montseny, principal promotor de l'obra en un inici, va incomplir el tràmit de l'avaluació d'impacte ambiental, de caràcter obligatori, un dels motius pels quals va abandonar el projecte fa més d'un any.

Finalment, després de les al·legacions dels col·lectius ecologistes Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny (CSM), DEPANA, l'Agència Europea del Medi Ambient, SEO/BirdLife i un informe desfavorable del Consell de Protecció de la Natura, la Ponència Ambiental de la Generalitat va proposar un projecte que consistia en l'asfaltatge d'aproximadament la meitat de la pista.



Un moment de la III Marxa pel Territori per impedir la construcció de la carretera Les Illes-Sant Marçal Foto: Carla Benito

A principis de 2017, i després que centenars de persones sortissin en [la tercera Marxa](#) en defensa del Territori, semblava que el projecte quedava aturat per part de la Diputació. Carles Lumeras, president de la CSM, explica que van acordar amb Jordi Fàbrega, diputat delegat d'infraestructures i mobilitat de la Diputació, que es portarien a terme actuacions per tancar els forats més grossos, però que es mantindria el caràcter de pista forestal. A més, Lumeras explica que el Síndic de Greuges, el Departament de Territori de la Generalitat, l'Ajuntament de Montseny i la Diputació van acordar que es posarien barreres que evitessin el pas i que només es permetria l'ús als vehicles d'emergència, serveis del Parc Natural i al veïnat.

Malgrat que la Diputació hagi elaborat el projecte amb la justificació de millorar l'accessibilitat entre el nucli de Montseny amb els veïnats propers, és complicat demostrar-ne la necessitat. El municipi que quedaria més a prop amb la potencial carretera és Viladrau i, segons càlculs de l'Ajuntament de Montseny, la pavimentació permetria reduir 8,3 minuts el trajecte. Actualment es tarda uns 50 minuts a fer el recorregut en cotxe.

Una depuradora convencional per a 7 habitants

El febrer del 2015, l'Oficina Tècnica de Parcs Naturals de la Diputació va presentar un projecte per construir una Estació Depuradora d'Aigües Residuals (EDAR) a la vall de Santa Fe, al terme municipal de Fogars de Montclús. En un principi, l'EDAR hauria de servir per depurar les aigües residuals que s'aboquen a la riera de Santa Fe. Segons dades de l'Idescat a la vall hi ha set persones censades, tot i que existeixen diverses masies i cases que tenen l'ús de segona residència en caps de setmana i períodes vacacionals. Això, podria elevar la generació de residus, un cop aplicat el factor d'equivalència per habitant, a prop de 140 persones.

La CSM, que es mostra favorable a la depuració de les aigües que s'aboquen a la riera, va presentar al·legacions al projecte per denunciar que les dimensions de l'EDAR eren desproporcionades pel nombre d'habitants que havia d'abastir. En un inici, el projecte incloïa les masies de Can Lleopard i Can Casades, a banda de l'Hostal Restaurant Avet Blau -que tenen sistema de depuració propi i homologable, tal com exigeix la normativa- i l'Hostal Santa Fe, que, en paraules de Carles Lumeras, «no disposa de cap sistema homologable».

Les al·legacions de la CSM van incloure un projecte alternatiu d'EDAR homologat a França i desenvolupat en climes similars a Santa Fe al Pirineu Francès i en nuclis de més de 1.200 habitants. La proposta apostava per l'ús d'una depuració tova basada en els sistemes biològics. A més, feia possible un sistema descentralitzat o semidescentralitzat, de manera que l'impacte ambiental era menor. A part, també destacaven que, en tant que la vall de Santa Fe és una de les zones més concorregudes del Montseny, era una bona oportunitat per treballar el factor pedagògic amb els visitants del Parc Natural i demostrar que es poden buscar alternatives que tinguin el mínim cost econòmic i ambiental possible.

La Diputació, en un principi, es va mostrar favorable a estudiar la proposta alternativa. Dionís Guiteras, vicepresident de la Diputació, va afirmar en una entrevista a *Nació Digital* que, tot i que havien presentat un projecte convencional perquè el consideraven l'opció més eficient, la seva proposta no tenia per què ser la millor. Carles Lumeras afirma que en una reunió celebrada fa dos anys, la Diputació es va comprometre a treballar un projecte en la línia que plantejava la Coordinadora.

En la darrera sessió de la Comissió Consultiva del Parc Natural a l'octubre, la Diputació va anunciar que el projecte aniria a mans del consorci públic-privat Besòs Tordera. Actualment, el consorci també té entre mans la construcció d'una depuradora a Montseny. El president de la CSM explica que l'ens elabora tots els projectes amb models estàndard, de manera que creuen que canviarà l'enfocament tècnic i pedagògic del projecte. Per això, preveuen que la proposta d'EDAR sigui similar a la que primer va presentar la Diputació.



Participants a la marxa contra l'asfaltatge de la pista de Sant Marçal a Les Illes, el gener de 2017 Foto: Carla Benito

Carles Lumeras també assenyala que el projecte de la depuradora sobredimensionada està estretament lligat al projecte d'ampliació de la superfície de l'Hostal Santa Fe. Segons el President de la CSM, l'objectiu de fer-ne una d'estàndard és cobrir els potencials nous clients que tindria l'hostal amb diners públics de la Diputació. Afegeix que l'edifici «hauria de tenir una instal·lació perfectament feta, reglamentada i legal i si no la té, haurien de cessar l'activitat». També apunta que, des de fa més de 10 anys, a l'hostal només s'hi exerceix la restauració, però no activitat hotelera.

El Pla Especial de Protecció, actualment suspès, permetia ampliar la superfície d'ús privat com a molt un 20%. Així i tot, la CSM apunta en les al·legacions que ha presentat que es pretenen crear dotze noves habitacions i ampliar la superfície gairebé un 50%, cosa que inclouria zones en risc d'inundació i amb una biodiversitat molt sensible. A més, conclouen que una actuació de tal envergadura hauria d'anar acompanyada d'una avaluació d'impacte ambiental i contenir un estudi exhaustiu de les conseqüències que pot comportar la implantació del projecte en una àrea de màxima protecció com Santa Fe.

Torres elèctriques amb més tensió

L'empresa de l'IBEX 35 Red Eléctrica treballa en la repotenciació i realçament de la línia elèctrica que va de Sant Celoni a Vic i que passa per dins del Parc Natural del Montseny. El setembre de l'any passat es va donar a conèixer el projecte. L'actual línia data de mitjans dels anys 60, de manera que es va construir en una època en què la legislació ambiental era molt més laxa. Això fa que no existeixi cap estudi sobre l'impacte ambiental que té la línia sobre el territori ni compleixi molts dels requisits que la legislació mediambiental exigeix actualment.

Per tal de realçar la línia, que agafaria els municipis de Sant Celoni, Campins, Fogars, Montseny,

Brull i Seva, Red Eléctrica planteja aixecar les actuals torres entre 3 i 7 metres, algunes dins les zones de màxima protecció del Parc Natural. L'argument és que l'augment d'energia elèctrica provocaria un sobreescalfament que faria baixar les línies i incomplir la normativa pel que fa a la distància amb les construccions que quedessin a sota del traçat. Carles Lumeras ho considera una aberració, ja que el projecte no presenta dades que demostrin que hi hauria el descens ni tampoc argumenta que una major alçada no suposi un perill per a les aus.

Red Eléctrica tampoc justifica l'interès públic del projecte. L'empresa exposa que, en tant que és una actuació que no tindria impacte mediambiental, afirmació que no justifica, no és necessari demostrar-ne la utilitat pública. D'altra banda, el president de la CSM també argumenta que l'actuació implicaria realitzar obres dins del Parc Natural amb maquinària pesada, ja que «caldría baixar tot el cablejat, posar una nova capçalera més forta a les torres i retocar-ne la fonamentació». També critica que, a parer seu, l'informe presentat per l'empresa prevegi l'obertura de nous camins per poder afrontar les obres.

Lumeras també carrega contra les formes d'actuar de Red Eléctrica: «he parlat directament amb l'alcalde de Campins, que no tenia ni idea d'aquestes obres quan, si han de fer-les, el primer que haurien de fer és parlar amb els municipis». Finalment, la CSM reclama la necessitat d'elaborar una avaluació d'impacte ambiental ordinària en què es desestimi qualsevol actuació a l'actual línia, ja que no està clara la necessitat pública del projecte.

Article publicat originalment a [la Directa](#).