

15. CONCLUSIONS

La informació analitzada i obtinguda en els diferents apartats de què consta aquest projecte ens ha permès extreure un seguit de conclusions que ens ajudaran a entendre i a valorar l'actual fragmentació i situació del territori.

La informació recollida en l'apartat de influències de les infraestructures ens anuncia que segons la densitat de vehicles que caracteritzen els dos eixos viaris s'estarà produint un efecte barrera d'unes característiques tals que converteixen aquest corredor en un espai completament infranquejable. Només, en tot cas, es podria esperar que es produís algun desplaçament esporàdic en les poques estructures que prenen la funció de passos o bé, quan les condicions nocturnes i la relativa poca aflluència de cotxes en aquest curt interval ho permeten.

Tot i que avui dia el grau d'aïllament de l'Albera amb la resta dels massissos pirinencs és molt accentuat a causa de les tres infraestructures d'alta densitat de vehicles, s'observa, a partir de les taules de valoració de la permeabilitat, que hi ha zones que gaudeixen d'una notable permeabilitat potencial, és a dir, que com que hi han presents un notable nombre de drenatges, viaductes i ponts poden esdevenir altament funcionals en cas d'aplicar-hi un seguit de mesures correctores. Moltes d'elles no excessivament d'elevat pressupost.

L'efecte barrera que genera l'AP-7 en comparació amb la N-II és relativament diferent. L'autopista en aquestes contrades es caracteritza per ser un vial completament impermeable excepte, però, dels grans viaductes que s'utilitzen per superar el pas del riu Llobregat. Aquests grans viaductes han estat fonamentals per tal de mantenir fins el dia d'avui un mínim de connectivitat. Així ho demostren els mapes d'atropellaments i avistaments, on s'observen aquestes zones com a punts d'una densitat de fauna sensiblement superior que en la resta de trams. L'existència d'aquestes infraestructures podria guanyar molta més funcionalitat connectiva si aquestes tinguessin una sinèrgia més bona entre elles. Per tant, el que obtenim a les taules és una permeabilitat potencial que ara per ara no tenim, sinó que s'han d'aplicar un mínim de mesures per tal d'aconseguir una bona connectància.

Pel què fa a la N-II tenim que l'absència de reixat perimetral permet el pas de fauna en gran part del seu recorregut. Per una banda pot ser positiu ja que hi han més probabilitats de creuament en hores nocturnes.

L'AP7, en canvi, la fauna té la dificultat afegida de buscar una possible una via d'accés cap a l'altra banda i això podria fer desistir a la fauna i empènyer-la a moure's únicament en direcció Nord-Sud. Tot i que l'efecte positiu de que la N-II pugui ser creuada quasi en tots els fons de vall queda eclipsat davant les altes probabilitats d'atropellament i de que la fauna experimenti situacions traumàtiques o d'estrès a les rodalies de la via en el seu intent per franquejar-la. Per tant, es fa evident la necessitat d'una remodelació de la N-II, dotant-la de grans passos adaptats a les necessitats de gran part de les espècies. A més, aquests passos hauran de mantenir una correcta sinèrgia amb les altres infraestructures, o bé estar correctament emplaçades en zones de corredor.

Pel que fa l'estat ecològic actual dels sistemes fluvials estudiats no es troba en cap zona irreversiblement alterada o degradada. Excepte del Llobregat en el seu pas per l'interior del nucli urbà de la Jonquera en general la resta de rius i rierols presenten uns boscos de ribera amb gran nombre d'espècies autòctones, a més d'una notable cobertura ripària. La mancança més palpable del riu Llobregat i la que dificulta la seva funció en diferents trams és la contaminació que aquest presenta en les seves sortides dels nuclis urbans, tal i com s'ha vist en apartats anteriors, provocant que el riu no aconsegueixi depurar les aigües fins a nivells òptims fins a uns quants kilòmetres més enllà, traçat que per tant, perd funcionalitat. Però tot i això, excepte algunes mesures correctores que ajudarien indubtablement a que aquest mantingués la seva funció d'eix vertebrador de la connectivitat, podem considerar que si s'aconseguís un sortida d'aigües netes, simplement ben depurades, dels nuclis urbans obtindríem un marc natural més que acceptable per tal de que el riu pugui mantenir un important flux d'individus en tot el traçat.

És evident que ens trobem en una de es zones amb més diversitat d'espècies vertebrades de tot el principat, on a més de trobar-hi la majoria dels grans vertebrats tenim una bona llista d'espècies especialment emblemàtiques i d'alt interès ecològic. I és des d'aquest coneixement que s'ha d'evitar la fragmentació de les seves poblacions i avançar cap a un concepte d'interconnexió que permeti augmentar els seus territoris de manera segura cap a d'altres paratges.

Després de l'exhaustiu estudi realitzat pels diferents grups faunístics, podem concloure que totes les espècies han de fer ús de la connectivitat per superar els impediments provocats per la fragmentació, que ha dut a cada espècie a la seva actual distribució en el territori.

Podem dir a tall orientatiu, sense tenir en compte els grups de fauna amb capacitat de franquejar els vials mitjançant el vol, com són els ratpenats i aus, que un mínim de 18 espècies (*Figura 94*) presents a la nostra àrea d'estudi ja han patit greument algun dels múltiples efectes no desitjats de la fragmentació. Davant d'aquesta dada i amb el bagatge adquirit en aquesta temàtica també es desprèn que el nombre d'espècies que podrien gaudir d'una distribució més estable i segura si s'apliquessin mesures per fomentar la connectivitat serien un total de 73 .

Efectes positius que experimentaria la fauna si es recuperés la connectivitat:

1. Ampliar la seva actual distribució limitada per les infraestructures.
2. Unir poblacions actualment separades.
3. Reocupar antiga distribució.
4. Ocupar zones potencialment favorables.
5. Sensibles a augmentar la cohesió de les seves poblacions i a incrementar el flux d'individus entre les dues zones.

S'extreu fàcilment que la majoria de les espècies no van romandre inalterables a la creació i posada en funcionament d'aquestes grans infraestructures, portant a moltes d'elles fins a dia d'avui a límits inadmissibles d'aïllament i distribució. Essent aquest un dels arguments, a més de tots els citats en el transcurs d'aquest projecte, que han d'empènyer a les administracions i a empreses privades encarregades de la gestió de les vies a dirigir-se cap als models de gestió del territori més sostenibles i cenyir-se als mateixos patrons i tendències impulsades des de la mateixa Unió Europea.

Recentment aquest paratge ha estat nominat a la candidatura que atorga la UNESCO per esdevenir Patrimoni de la Humanitat, motiu més que suficient per adonar-nos de la indubtable riquesa natural d'aquest paratge. Un riquesa paisatgística, cultural i natural que no pot ser compresa, ni trobar-se fora de perill, sense l'establiment d'uns forts lligams ecològics amb la resta de valors que ofereix el territori.

Figura 94. Quadre aproximat del nombre d'espècies que gaudirien d'alguna de les situacions anteriors amb la recuperació de la connectivitat:

| | AMFIBIS | RÈPTILS | MICRO-MAMÍFERS | MESO-MAMÍFERS | MACRO-MAMÍFERS | TOTAL |
|-------------|---------|---------|----------------|---------------|----------------|-----------|
| 1. | 1 | 1 | 4 | | | 6 |
| 2. | | 3 | | | 3 | 6 |
| 3. | | | | | 1 | 1 |
| 4. | 1 | 2 | | 2 | | 5 |
| 5. | 11 | 18 | 16 | 8 | 2 | 55 |
| 1- 5 | | | | | | 73 |