

RENDIBILITAT ECONÒMICA PER ALS BOSCOS

L'INSTITUT AGRÍCOLA fomenta i advoca per a la posada en marxa dels itineraris de motos de muntanya a Catalunya

Un dels objectius que tenim ben present des de l'INSTITUT AGRÍCOLA és afavorir que dins el nostre territori, i en especial a les zones forestals, es puguin dur a terme activitats o actuacions que serveixin per a obtenir una rendibilitat econòmica. Per això portem temps donant-li voltes a una activitat que la normativa permet des de fa temps, però que fins ara no s'ha posat en marxa. Les motivacions d'aquest recés han estat moltes, i ara no és el moment d'explicar-les, però sí que vagi per endavant que nosaltres no hem defallit en mirar de sortir-nos-en. Ni que sigui, com explicarem, almenys, provar-ho. Estem referint-nos als anomenats itineraris de motos de muntanya.



La normativa ambiental cada cop és més restrictiva. Especialment limitant molt la circulació de vehicles de motor pel bosc, amb una regulació pròpia i específica. Conseqüentment, i per contra, existeix un increment de la demanda de motoristes que volen circular per les zones forestals, sense el neguit d'infringir cap mena de normativa, amb seguretat i gaudint de l'esport i de l'entorn natural.

Aquesta situació va fer que la Federació Catalana de Motociclisme i CLÚSTERMOTO —en representació de diverses marques del sector de les motocicletes— contactessin amb l'INSTITUT AGRÍCOLA per tal d'estudiar la possibilitat de cercar una solució i consens a tot plegat. Concretament donant sortida a la petició dels usuaris de motos de muntanya de poder circular per zones forestals privades, amb total seguretat jurídica i, alhora, organitzant una nova activitat econòmica rendible —tot i que inicialment potser no— per als propietaris forestals.

La idea era oferir la possibilitat de circulació per camins forestals, mitjançant uns itineraris concrets i degudament senyalitzats. Apart de l'itinerari de circulació pròpiament dit, l'activitat podria incloure altres activitats complementàries com ara restauració —menjars, begudes—, allotjament, assistència mecànica, subministrament de combustible, equipament esportiu, visites guiades, etcètera. Activitats aquestes que quedarien apuntades però no s'implementarien en una fase inicial.

Després de diverses reunions inicials, l'INSTITUT AGRÍCOLA va estudiar a fons la proposta, tant des del punt de vista jurídic, com ara tècnic, procedimental, econòmic i pràctic. Alhora, cal dir, que l'estudi es circumscriu a Catalunya, donat que les competències sobre medi ambient estan, en aquesta matèria, transferides a les Comunitats Autònomes. Així mateix, i en aquesta situació rau una de les avantatges de la proposta, a la resta de territoris de l'Estat la normativa no permet dites rutes, mentre que a Catalunya sí. Per la qual cosa, aquest tret, diguem-ne "diferencial" calia materialitzar-lo.

NORMATIVA SOBRE CIRCULACIÓ AL MEDI NATURAL

Bàsicament, a Catalunya, tenim dues normes que afecten directament al tema que ens ocupa: La Llei 9/1995, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural i el Decret 166/1998 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural —que desenvolupa la Llei citada. Aquesta normativa disposa diferents formes per a circular amb vehicle motoritzat pels camins o pistes forestals:

- Àrees de circulació per al lleure i l'esport.
- Itineraris per a la pràctica de motociclisme de muntanya.
- Circuits permanents no tancats.
- Circuits permanents tancats.

Però demés d'aquesta tipologia de formes de circulació, existeix un seguit de regles generals per a qualsevol d'elles, que seguidament analitzem:

- Es permet —article 6.3 de la Llei 9/1995— la circulació per vials d'**amplada inferior a quatre metres, sempre que es compti amb el permís del titular del mateix**. Sinó, la circulació és prohibida i sancionada. Si l'amplada és superior no hi ha restricció.
- Es prohibeix —article 7 de la Llei 9/1995— la circulació de vehicles motoritzats camp a través o fora de les pistes o dels camins, pels tallafocs, vies forestals d'extracció de fusta, camins ramaders, pel llit sec i per la làmina d'aigua dels rius, torrents i tota mena de corrents d'aigua.
- **Espais naturals declarats de protecció especial.** Només es pot circular per les pistes i camins que el pla o programa de gestió autoritzi —article 6.1 de la Llei 9/1995. Hi ha prohibicions de circulació en determinats períodes —articles 8 i 9 de la Llei 9/1995: risc d'incendi, període de sequera, etcètera.
- **Pla d'espais d'interès natural i terrenys forestals.** En els espais inclosos en el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) no declarats de protecció especial i en els terrenys forestals s'autoritza —article 6.2 de la Llei 9/1995— la circulació per les pistes i els camins forestals pavimentats o d'amplada igual o superior a quatre metres, i també pels vials pavimentats i pels camins autoritzats d'una manera expressa.

Un cop analitzada la normativa, l'objectiu era triar la forma jurídica que havia de prendre el projecte i que millor s'adaptés a les voluntats de tothom. D'entre el llistat citat, de les quatre alternatives possibles, el que millor encaixava era els itineraris (article 16 del Decret 166/1998). I així es va anar configurant.

ITINERARIS PER A LA PRÀCTICA DE MOTOCICLISME DE MUNTANYA

Es considera que es tracta, de forma senzilla, com un pla de camins aptes per a la circulació motoritzada per la muntanya. Els camins a seguir poden tenir un principi i un final, o anar-se entrellaçant amb d'altres. Però sí que la idea principal és que siguin itineraris lineals o circulars, de desenes de quilòmetres.

L'organisme competent per autoritzar dits itineraris són els Ajuntaments corresponents al territori per on transcorrin. Però la delimitació la pot fer d'ofici el mateix Ajuntament o fer-se a petició de clubs esportius federats. Sempre, i en tot cas, previ informe de l'oficina comarcal del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural. En aquesta delimitació s'han d'indicar els enllaços existents amb les àrees de circulació per al lleure i l'esport —si és el cas que n'hi hagin. Figura molt similar als itineraris però que concentra la circulació en una superfície o àrea perfectament delimitada però reduïda. Àrees de les quals ja n'existeixen varies, però que no acaben d'atraure a tots els motoristes per que els objectius són quelcom diferents als itineraris.

Per endegar una sol·licitud d'establiment d'un itinerari cal acompanyar, bàsicament, els documents següents:

- a) Una memòria explicativa de les característiques de l'itinerari i de les normes de circulació aplicables.
- b) Documentació que acrediti la titularitat del terreny —si el sol·licitant és propietari. Si el sol·licitant no és propietari, hauran de demanar-li l'autorització.
- c) Plànol identificatiu de la seva ubicació.

La declaració d'un espai com a àrea o itinerari de circulació per al lleure i l'esport pot comportar l'exempció de les prohibicions i limitacions a la circulació a les que ens hem referit anteriorment, o establir-ne unes de pròpies.

Així mateix és important destacar que **la normativa preceptua que cal l'autorització dels titulars dels terrenys afectats, ja sigui de l'àrea o del camí, per a que sigui autoritzat**. Motiu pel qual es va consultar, des del primer moment, a l'INSTITUT AGRÍCOLA per veure quina era la nostra visió, assessorar especialment als propietaris dels avantatges i inconvenients del projecte, i possibilitar una posada en comú del tot plegat entre els diferents actors per aconseguir un acord mutu i favorable. Igualment, per la nostra part es va elaborar un esborrany del contracte/conveni que hauria de vincular a tots els participants del projecte. Document en el qual s'hi mencionen, especialment, les identificacions dels propietaris dels camins per on passaran els itineraris, els trams concrets dels camins per on transcorreran —amb la seva concreció cadastral, gràfica o qualsevol

altre identificació adient—, les característiques de la cessió —durada, impossibilitat de sots-arrendament, no exclusivitat de pas, senyalització— i les obligacions de cadascú —manteniment, regulació i control dels accessos, responsabilitats, assegurances, contraprestació econòmica, etcètera.

Per part dels usuaris dels itineraris —motociclistes— s'establirà un sistema de pagament d'una quota, que està avui encara per definir la seva quantia i periodicitat, que donarà dret a circular per un o varis itineraris. Aquesta contribució serà la que, en bona part, ha de cobrir les despeses del manteniment de l'itinerari, que inclourà, apart de les obligacions citades, un pagament al propietari del camí en concepte de cessió del pas. Tanmateix sí que es té clar que es fixarà un topall màxim d'usuaris per dia i itinerari, per a respectar una seguretat en la circulació i salvaguardar les característiques físiques del camí, evitant-li greus desperfectes.



Des de l'INSTITUT AGRÍCOLA us animem a que si voleu formar part d'algun itinerari de muntanya, us voleu informar o teniu qualsevol dubte, us poseu en contacte amb nosaltres per tal d'estudiar-ho. Tot sigui per formar part de les proves pilot inicials, o ja sigui per futures, i per poder-ho implementar a la vostra finca. Evidentment, i com hem anat reiterant, és una novetat i cal acabar d'engranar-ho tot. Però creiem que és una nova oportunitat per donar certa activitat i rendibilitat als boscos i a les finques del nostre territori.

SITUACIÓ ACTUAL DEL PROJECTE

Un cop fetes les reunions pertinents entre totes les parts, incloent-hi la consulta a les Administracions competents, actualment s'ha vist en la possibilitat de seguir-ho endavant. Però vist que es tracta de quelcom força nou, i és pràcticament impossible preveure-ho tot, s'ha acordat endegar un parell d'itineraris pilot per veure i analitzar, sobre el terreny, i mai millor dir, com es formalitza i materialitza tot plegat. A partir d'aquí, i en base a una Comissió de seguiment on hi seran presents totes les parts, s'aniran prenent les decisions i fent els ajustos pertinents per a que tot rutlli.

Les marques de motocicletes de muntanya estan en disposició de facilitar el suport econòmic per tal que això es posi en marxa. **Ja hi ha dues zones, situades al Baix Llobregat i al Vallès Oriental, respectivament, on s'ubicarien aquests itineraris de prova, durant un any.** Paral·lelament s'estan elaborant ja els primers documents i elements de gestió per a la tramitació pertinent.

Simultàniament, per tal de perseguir i pressionar a les persones que actualment o un futur, circulin per zones on és prohibit o sense l'autorització del gestor de l'itinerari, es va demanar al Departament competent que es modificués la normativa d'accés motoritzat al medi natural. La petició va en el sentit d'incloure específicament, com a infracció greu —article 27.4.b de la Llei 9/1995— la circulació motoritzada per àrees o itineraris sense disposar de l'autorització pertinent. Aquesta modificació normativa està ja en tràmit, incorporada a la llei de mesures fiscals i financeres pel 2015 que, a data de redacció d'aquest article, seguia el seu tràmit parlamentari.