

**ALEGACIONES AL PROYECTO DE DECRETO
DEL CONSELL DE LA GENERALITAT,
POR EL QUE SE REGULA LA CIRCULACIÓN DE
VEHÍCULOS POR LOS TERRENOS FORESTALES
DE LA COMUNITAT VALENCIANA.**

INTRODUCCIÓN

IMBA España, asociación civil sin ánimo de lucro que representa al colectivo de usuarios de bicicletas de montaña, se manifiesta abiertamente a favor de la legislación encaminada a regular la circulación de vehículos por los terrenos forestales, en beneficio de ordenar y armonizar la convivencia de usuarios y los usos que se dan en dichos terrenos.

Recibido en nuestra asociación el proyecto de Decreto para la regulación de la circulación de vehículos por terrenos forestales de la Comunidad Valenciana, les remitimos nuestras aportaciones al documento normativo.

PREAMBULO

En primer lugar, manifestamos la necesidad de que este Decreto hubiera sido modificado con anterioridad, ya que desde la aprobación del primer Decreto regulador de 1994, se han comprobado una serie de deficiencias en la norma que han permitido que muchos de estos vehículos provoquen conflictos de convivencia entre usuarios de los montes de la Comunidad Valenciana.

Entendemos que la eficacia de este Decreto dependerá en gran medida de una serie de actuaciones complementarias que pasan por las acciones como:

1.- Acción informativa de cara a los ciudadanos, para concienciarles de la necesidad de preservar los espacios forestales, regulando y controlando mejor el acceso de vehículos, con especial énfasis en la población local cercana a estos espacios.

2.- Consensuar la nueva norma con las federaciones deportivas implicadas (coches, motos, bicicletas, etc...) y con asociaciones y colectivos implicados, y sobretodo tratando de lograr su implicación activa en procesos de sensibilización de sus colectivos.

3.- Fomentar en la red de espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana, en los montes públicos de la Generalitat, y en los parajes naturales municipales, el acceso pedestre, en bicicleta y a caballo.

Todas estas medidas deben acompañar al Decreto y ser tangibles y efectivas de cara a los ciudadanos. En caso contrario, este nuevo decreto volverá a crear insatisfacciones y falta de eficacia real siguiendo los pasos del decreto de 1994.

IMBA reconoce la dificultad para lograr la regulación de los vehículos, pero hay experiencias en otras CCAA, donde en los montes públicos y en los espacios protegidos se han realizado inventarios de caminos para disponer de una información precisa y adecuada, con el objeto de valorar acciones y

regulaciones coherentes, que faciliten un acercamiento sostenible al medio natural. Además algunos parques y montes han establecido programas de conciliación y pacificación de la circulación rodada que pueden ser interesantes para su adaptación en nuestra Comunidad

También entendemos que la regulación contenida en la propuesta de Decreto puede entrar en contradicción con el Decreto 179/2004, de 24 de septiembre, de regulación del senderismo y otros deportes de montaña compatibles con la conservación del medio natural, que en su artículo 4 dispone:

“Usos permitidos: además de su utilización para uso agropecuarios y forestales, se considera compatible con el uso excursionista y montañero de los senderos la actividad ecuestre y otras formas de desplazamiento no motorizado, siempre que no se trate de excursiones organizadas de mas de 10 animales y vehículos.”

En el decreto 179/2004 de 24 de septiembre se entiende claramente a la bicicleta como vehiculo no motorizado para circular como pistas, caminos, sendas, etc. conforme a la definición de sendero que se establece en su artículo 3.

Nos encontramos con un problema, que va a ocasionar inseguridad jurídica, y cuyo debate puede cerrarse en este decreto, entendiendo que debe acogerse al concepto que recoge el anterior decreto de 2004 para el uso de la bicicleta como vehiculo no motorizado, con un impacto similar al senderismo o la actividad ecuestre.

Por último queremos dejar constancia que en el decreto de 1994 se establecieron medidas restrictivas no sólo a los vehículos a motor, sino también a las bicicletas de montaña, sin haber realizado previamente un estudio riguroso sobre el impacto real de estas en los montes de la Comunidad Valenciana. La bicicleta de montaña, junto al senderismo y la cabalgada son consideradas por la Ley de Vías Pecuarias estatal de 1995 y por el anteproyecto de la Ley valenciana de vías pecuarias, actividades complementarias, que son tenidos en cuenta como actividades de uso sostenible en estos caminos ganaderos que atraviesan zonas forestales de importancia.

Creemos que se debería realizar un estudio sobre el uso recreativo de la bicicleta de montaña, así como unas directrices para la señalización y fomento de esta práctica deportiva que en otras CCAA ha sido objeto de impulso por parte de las Administraciones. Buen ejemplo es la creación de rutas ecoturísticas y centros de BTT (Cataluña y Francia son un ejemplo de compatibilidad con el resto de actividades deportivas en determinadas zonas, como por ejemplo Parques Nacionales, Naturales y Regionales).

La Comunidad Valenciana debe dar respuesta a la demanda de una sociedad que quiere conocer los espacios naturales pedaleando y con su propio

esfuerzo. Creemos por tanto que debe haber una diferenciación muy clara entre la regulación de los vehículos a motor y las bicicletas, para potenciar de forma controlada las actividades deportivas y recreativas que se realizan caminando, pedaleando o a caballo, siguiendo las normativas de regulación de otras CCAA y normas sectoriales (Vías Pecuarias, senderismo, etc..).

Desde diversas entidades y colectivos, se viene reivindicando el uso de la bicicleta como medio de transporte y de ocio sostenible, mediante la promoción de las vías verdes, los alojamientos rurales con rutas señalizadas y la difusión a través de guías especializadas en BTT por el medio natural, o los recientes programas sobre la BTT en la Televisión Valenciana (Planeta Bicicleta, etc..).

IMBA recoge el sentir y la práctica mayoritaria, de los usuarios de la bicicleta en la naturaleza, de un espíritu de máximo aprecio, respeto y compromiso con el medio natural en el que desarrollan nuestra actividad, y está firmemente empeñada en la divulgación y ampliación al resto del colectivo ciclista de estos valores, que han venido caracterizando la práctica del ciclismo de montaña

Por todo ello, IMBA considera imprescindible presentar una serie de alegaciones al citado Decreto, y expresa su intención de colaborar activamente en los futuros órganos de participación, de consulta o de gestión de los terrenos forestales que se constituyan, con el fin de aportar su punto de vista y contribuir para su mejor funcionamiento.

ALEGACIONES

Artículo 2.

Circulación campo a través.

Propuesta de modificación.

Texto actual:

Queda prohibida la circulación de todo tipo de vehículos fuera de las pistas forestales.

No obstante, queda excepcionada la prohibición anterior cuando la circulación de vehículos campo a través sea necesaria para realizar funciones de vigilancia, ejecutar trabajos autorizados, en especial los relacionados con el mantenimiento y aprovechamiento del monte y en los casos de emergencia o de fuerza mayor.

Texto propuesto:

Queda prohibida la circulación de todo tipo de vehículos **campo a través**, fuera de las pistas forestales, **camino, vías pecuarias, senderos, cordeles, veredas y demás viales.**

No obstante, queda excepcionada la prohibición anterior cuando la circulación de vehículos campo a través sea necesaria para realizar funciones de

vigilancia, ejecutar trabajos autorizados, en especial los relacionados con el mantenimiento y aprovechamiento del monte y en los casos de emergencia o de fuerza mayor.

Argumentación:

Dado que este artículo pretende regular la circulación de vehículos campo a través, la primera de sus frases debe ser clara al respecto e incluir dicho aspecto.

La redacción actual puede dar lugar a pensar a que los vehículos, además de tener la prohibición de circular campo a través, también la tienen de hacerlo en el resto de vías (camino, senderos, sendas, cordeles, etc...), dado que cualquiera de estas vías no cumple con las condiciones de pistas forestales descritas en el artículo 3, y es algo, que para los vehículos sin motor (bicicletas de montaña), IMBA no acepta, como alegamos en el artículo 5.

Por ello, solicitamos que se exprese claramente que la prohibición afecta a la circulación fuera de cualquier tipo de vía. La distinción entre qué vehículos pueden circular en según qué tipos de caminos, vendrá determinada por los artículos 4 y 5.

Artículo 5.

Circulación de vehículos sin motor.

Propuesta de modificación.

Texto actual:

Los vehículos sin motor podrán circular por todas aquellas pistas forestales en las que no esté prohibido este tipo de circulación.

El límite de velocidad establecido es de 30 kilómetros a la hora. En ningún caso podrán circular por sendas o caminos que no tengan la condición de pista forestal de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.

Texto propuesto:

Los vehículos sin motor podrán circular por todas aquellas pistas forestales, **camino, vías pecuarias, senderos, cordeles, veredas y demás viales** en las que no esté prohibido este tipo de circulación, siempre respetando los derechos de paso de los senderistas que tendrán prioridad frente a los vehículos sin motor.

El límite de velocidad establecido es de 30 kilómetros a la hora.

Argumentación:

La inclusión de los términos “vías pecuarias, senderos, cordeles, veredas y demás viales” y la eliminación de la prohibición expresa de circular “por sendas o caminos que no tengan la condición de pista forestal” supone garantizar el

acceso de la bicicleta de montaña a vías de tránsito no aptas para vehículos de 4 ruedas, y en las que tampoco se permite el tránsito de vehículos a motor.

Son vías de tránsito que en muchos casos permanecen abiertas por la acción de usos blandos (senderismo, bicicleta, caballismo, paso de ganado) y que sin éstos se perderían. La bicicleta de montaña es un factor determinante para la conservación del patrimonio que supone disponer de una extensa red de caminos y senderos, en muchos casos tradicionales e históricos. Existen numerosos estudios de suficiente base científica que así lo demuestran y que ponemos a disposición de quien lo desee, de los que se deriva que la bicicleta de montaña no tiene porque suponer para el medio un mayor impacto ambiental que otras actividades como el senderismo o los caballos, y por tanto pensamos que es una indiscriminación injustificada en contra de los practicantes de este deporte.

No encontramos justificación alguna a la exclusión del uso recreativo de la bicicleta de montaña de estos viales, y es por ello que solicitamos firmemente su inclusión. De no hacerlo así, este Decreto supondrá la extinción de facto de la práctica del uso recreativo de la bicicleta de montaña en la Comunidad Valenciana, que nace por y para los caminos y senderos.

El ciclismo de montaña es una actividad compatible al 100% con la conservación de la naturaleza, y convive plenamente con otros usos recreativos de los terrenos forestales (senderismo, caballismo, caza...) y con otros usos tradicionales, como son los agrícolas y ganaderos.

Desplazar a los ciclistas de montaña fuera de los senderos y en general de las vías de anchura menor a los 3 metros, les sitúa totalmente fuera de sus prácticas tradicionales y consustanciales al espíritu de este deporte. De hecho, equivaldría a mantenerlos en el mismo tipo de vías destinadas a los vehículos de motor autorizados. Igualmente podría suponer un mayor riesgo de accidentes al hacer coincidir en este tipo de terrenos a vehículos, ciclistas y excursionistas, sobresaturándolos. La redacción actual, al margen de significar una discriminación que no se justifica, sería abrumadoramente rechazada por el colectivo ciclista, hasta el punto de ser previsiblemente generadora de situaciones altamente conflictivas. Todo ello no es óbice para que se fijen determinados caminos y senderos que, por las causas que conjuntamente se acuerden, queden fuera del uso ciclista.

Artículo 10.

Itinerarios y circuitos autorizados.

Propuesta de modificación.

Texto actual:

La Consellería competente en medio ambiente, en colaboración con las diversas federaciones deportivas de automovilismo, motociclismo y ciclismo, asociaciones de propietarios forestales, de conservación de la naturaleza, de

defensa de la caza y de los ayuntamientos correspondientes, así como de otras personas o entidades que se considere conveniente, elaborará un catálogo de itinerarios por los que podrán ser autorizadas las actividades deportivas y las excursiones autorizadas.

Las pruebas de auto-cross, moto-cross, enduro, trial, y modalidades semejantes con vehículos prohibidos por este Decreto únicamente podrán autorizarse sobre circuitos y zonas permanentes y expresamente concebidos para estos deportes. Para su autorización se deberá someter el proyecto a procedimiento de declaración de impacto ambiental, y deberá disponer de la autorización de los propietarios de los terrenos afectados y titulares de los derechos de servidumbre. Su titular se responsabilizará de los daños que se puedan derivar a los recursos naturales. No se podrán autorizar en montes de utilidad pública ni en espacios naturales protegidos.

En ambos casos, el desarrollo de pruebas y actividades se someterá a lo previsto en los artículos anteriores.

Texto propuesto:

La Consellería competente en medio ambiente, en colaboración con las diversas federaciones deportivas de automovilismo, motociclismo y ciclismo, asociaciones de propietarios forestales, de conservación de la naturaleza, de defensa de la caza y de los ayuntamientos correspondientes, así como de otras personas o entidades que se considere conveniente, elaborará un **catálogo de itinerarios por los que no se podrán desarrollar las actividades deportivas y las excursiones autorizadas, por motivos de preservación de la naturaleza, la fauna silvestre o cinegética, y la flor autóctona.**

Igualmente se elaborará una red de rutas e itinerarios encaminados a fomentar el uso de la bicicleta de montaña en determinadas áreas con especial interés turístico, histórico, paisajístico, etc., y que servirán del mismo modo para regular el flujo de esta actividad recreativa.

Las pruebas de auto-cross, moto-cross, enduro, trial, y modalidades semejantes con vehículos prohibidos por este Decreto únicamente podrán autorizarse sobre circuitos y zonas permanentes y expresamente concebidos para estos deportes. Para su autorización se deberá someter el proyecto a procedimiento de declaración de impacto ambiental, y deberá disponer de la autorización de los propietarios de los terrenos afectados y titulares de los derechos de servidumbre. Su titular se responsabilizará de los daños que se puedan derivar a los recursos naturales. No se podrán autorizar en montes de utilidad pública ni en espacios naturales protegidos.

En ambos casos, el desarrollo de pruebas y actividades se someterá a lo previsto en los artículos anteriores.

Argumentación:



El primer párrafo es consecuencia de la injustificada prohibición del uso recreativo de la bicicleta de montaña por caminos y senderos, por lo que proponemos su modificación y la adición de un siguiente párrafo

Entendemos que, desde la falta de justificación para de esa prohibición, no se deben elaborar una red de rutas donde se permita de forma excepcional nuestra actividad, sino que se deben catalogar aquellas pistas, caminos y senderos donde, por motivos de preservación de los valores naturales (flora, fauna, etc..) no se permita el uso ciclista de la montaña.

Bien distinto es, y así lo proponemos, que se potencie esta actividad en determinados lugares con valores especiales (paisajismo, historia, etc...), lo que además ayudará de manera inequívoca a regular el flujo de usuarios concentrándolos en las rutas propuestas.