



Barcelona, 19 de febrer del 2024

Benvolguts,

Davant les problemàtiques que envolten la pràctica d'algunes disciplines del motociclisme off road, com ara l'enduro i el trial, voldríem posar de manifest les dificultats en què es troba la Federació a l'hora de poder tirar endavant curses off road a camp obert.

Com a federació no som aliens a la situació actual de protecció i conservació del medi natural i també en volem formar part fent que la practica del nostre esport sigui sostenible a través dels controls i regulacions tant de l'administració com de la pròpia Federació.

Els campionats que es veuen més afectats per aquesta problemàtica són els següents: Enduro, Enduret, Enduro Clàssiques, Trial Open, Trial infantil i Trial Clàssiques.

L'essència d'aquestes dues especialitats és la seva pràctica al medi natural.

Perquè s'entengui la idiosincràsia d'aquestes dues especialitats, farem un breu resum de les seves característiques principals:

L'Enduro consisteix a completar un recorregut, anomenat Ral·li, a través de camins, corriols i trialeres. El recorregut acostuma a ser d'uns 30-40km per volta.

L'organitzador de la prova d'enduro és l'encarregat de marcar els temps amb què s'ha de completar cada volta. Cada participant compta amb un marge de 30 minuts addicionals per finalitzar el recorregut sense quedar desqualificat, tot i que això impliqui una penalització.

Cada pilot té un minut concret per entrar al control horari i, si s'avança, també penalitza. D'aquesta manera s'evita que els pilots vagin més de pressa del compte a través del ral·li.

El recorregut de la prova (Ral·li) pot discorre per diferents tipus de terrenys, en funció de l'orografia de la zona: pistes forestals, corriols, etc. L'objectiu és dissenyar un recorregut evitant el màxim possible zones asfaltades, tot i que aquestes acaben sent necessàries en punts concrets de la prova, ja que fan d'enllaç entre diferents punts del recorregut. Quan s'ha de fer ús d'alguna zona asfaltada, el club organitzador s'encarrega de posar tots els mitjans perquè els participants estiguin informats i respectin la zona d'enllaç. Si convé, l'organitzador situa un control de pas abans de l'enllaç asfaltat per regular-ne l'accés. Cal dir que els enllaços per zones asfaltades o carreteres compliquen l'obtenció d'autoritzacions per part de Trànsit.

El recorregut de la prova es marca amb uns senyals que l'organitzador posa uns dies abans de la celebració de la cursa i treu un cop ha finalitzat la mateixa.

En dos punts concrets del recorregut, s'estableixen unes proves especials anomenades "tram" i "crono". El tram és un tros del recorregut tancat a la circulació on es calcula el temps que tarda cada pilot en completar-lo. D'altra banda, la crono és un espai marcat amb estakes i cinta que comença i acaba al mateix lloc, on també cronometra el temps de cada pilot. La suma dels temps d'aquestes dues especials determinen la classificació de la prova.



Generalitat
de Catalunya



esportcat





Pel que fa a les motos d'Enduro, aquestes són lleugeres, normalment monocilíndriques, de dos o quatre temps, que han de complir amb el codi de circulació. No poden ser motocicletes de motocròs, ja que aquestes no són matriculables.

Abans de cada cursa es fan unes verificacions tècniques on es controla el nivell de soroll que fan i el tipus de neumàtic, que ha de ser ecològic. Aquests neumàtics, tot i tenir tacs, no són com els neumàtics de motocròs, ja que són menys agressius amb el terreny i estan subjectes a la normativa de la Federació Internacional de Motociclisme, la qual determina l'alçada dels tacs, la forma, la separació entre ells i el compost de la goma. També estan autoritzats per Trànsit per la circulació per vies públiques.

Cal dir que l'Enduro és un esport molt arrelat a Catalunya, ja que es practica des de mitjans del segle passat. A nivell empresarial, marques catalanes com Montesa, Ossa, Rieju o Bultaco, van ser durant molts anys les dominadores de l'Enduro a nivell mundial.

Catalunya també ha estat el bressol de grans proves reconegudes a nivell internacional, com per exemple els Enduros del Segre, el Lluçanès, Valls de Torroella, Manresa, La Cerdanya, Tortosa, etc. També hem tingut proves puntuables pel Campionat del Món, així com els mítics Sis Dies Internacionals d'Enduro.

Tot aquest context ha propiciat que Catalunya compti amb una nodrida llista de pilots referents d'aquest esport a nivell internacional, alguns històrics i d'altres actuals, com és el cas de: Narcís Casas, Jordi Arcarons, Santi Piella, Miquel Arpa, Xavier Puigdemont, Isidre Esteve, Joan Roma, Marc Coma, Gerard Farrés, Ivan Cervantes, Josep García, Enric Francisco, Oriol Mena, Laia Sanz o Mireia Badia.

D'altra banda, el Trial és una especialitat motociclista de muntanya que es basa amb la superació d'uns obstacles delimitats per cinta o fletxes en que l'important és l'habilitat del pilot i no la velocitat, es tracta de superar-los posant els mínims de peus possibles al terra i sense rebre ajuda externa. Aquestes espais denominats "zones" són els que puntuen per el resultat de la prova i el camí per anar d'una zona a l'altre es diu "inter-zona" o "rally", aquests recorreguts no tenen puntuació i per tant el participant pot fer-lo circulant amb tranquil·litat i a velocitats moderada.

Les motocicletes per aquesta especialitat són lleugeres i compactes per facilitar la mobilitat del pilot a l'hora de superar les zones. Com que els recorreguts no tenen molts kilòmetres, porten poca benzina (entre 3 i 5 litres) i disposen d'uns neumàtics poc agressius amb el terreny ja que són tacs curts, junts i d'un compost de goma tou. Al ser motors que treballen a baixes revolucions, la seva sonoritat i consum són baixos i, per tant, les seves emissions també ho són. D'altra banda, cada cop hi ha més motors elèctrics, sobretot en categories infantils que ja fan ús d'aquesta nova tecnologia.

El Trial va néixer al Regne Unit a principis del segle XX. A la dècada dels anys setanta el Trial es va fer molt popular a Catalunya i la seva practica es va estendre de manera ràpida i transversal per tot el país. En aquest context, moltes marques van començar a comercialitzar motos per a adults i per a nens, esdevenint d'aquesta manera una activitat familiar.

Als anys setanta, pilots catalans com Ignasi Bultó, Manel Soler i Toni Gorgot ja eren els dominadors dels Campionats d'Espanya. Degut a aquesta popularitat, a finals dels anys vuitanta els pilots catalans dominaven no només els títols estatals, sinó també els títols internacionals.

Pilots com Jordi Tarrés, que va guanyar 7 títols mundials, o Marc Colomer, que també va ser Campió del Món, van precedir tota una fornada de grans figures del trial a nivell internacional, com Joan Pons, Marcel Justribó, Marc Freixa, Jordi Pascuet o Lluís Gallach.





A partir de la dècada del 2.000 i fins l'actualitat, el Trial outdoor mundial, tant masculí com femení, ha tingut accent català. Toni Bou, amb 17 campionats del món, Laia Sanz amb 14, Adam Raga amb 2 i tot un seguit de pilots com Albert Cabestany, Jeroni Fajardo, Pol Tarrés, Mireia Conde, Berta Abellán, Neus Murcia i altres, han estat els grans dominadors d'aquest esport.

De cara al futur, Catalunya disposa d'un gran planter de pilots joves, tant nois com noies, que garanteixen el relleu d'aquesta esplèndida generació encapçalada per Toni Bou.

Paral·lelament, i amb l'objectiu de seguir apostant per la formació de nous pilots d'alt nivell, la FCM va posar en marxa fa set anys un Centre de Tecnificació de Trial a Ripoll, el conegut Talents Catalunya Trial Ripoll, d'on han sortit algunes de les principals promeses del trial actual.

Un cop exposada l'essència tant de l'enduro com del trial, i davant les dificultats creixents per part de l'administració a l'hora de poder obtenir permisos per organitzar curses, voldríem posar de relleu alguns punts que considerem importants.

Per una banda, tal i com hem explicat en aquest informe, l'essència d'aquestes competicions implica poder circular per camins de muntanya de menys de quatre metres. Els corriols i les trialeres són alguns dels elements indispensables que donen sentit a aquestes especialitats.

D'altra banda, la Federació Catalana de Motociclisme és la garantia que una cursa pugui celebrar-se seguint la normativa vigent. Per tant, estem parlant de proves esportives totalment regulades, ordenades i amb un responsable. Aquesta circumstància entra en contraposició amb el que suposa una prova organitzada per una empresa privada fora de l'àmbit federatiu, la qual no sempre compta amb el vistiplau de l'administració corresponent ni fa un seguiment exhaustiu dels requisits legals, tal i com exigeix la FCM.

Finalment, un tema que preocupa a l'administració i que periòdicament se'n fa ressò l'opinió pública és la evident massificació del medi natural. En aquest punt considerem que no formem part del problema, ja que l'accés de la moto al medi natural és pràcticament inexistent, bàsicament perquè està prohibit.

De fet, des de la FCM vivim amb estupor i amb cert malestar el greuge comparatiu amb altres col·lectius no tant criminalitzats com el motociclisme i que sí provoquen part d'aquesta massificació, com ara les bicicletes. A més, el col·lectiu motociclista està perfectament documentat i identificat, ja que circulen amb motos matriculades i els papers en regla.

Cada dia, especialment els caps de setmana, milers d'usuaris de les bicis, molts d'ells amb bicis elèctriques de més de 30KG i de pneumàtic ample, circulen per les muntanyes del país amb total llibertat. Aquestes rodes, amb el pes de les bicis elèctriques, tenen tanta capacitat o més d'erosió que el pas d'algunes motocicletes.

Amb l'objectiu de poder seguir celebrant proves off road i evitar, d'aquesta manera, que morin aquestes dues especialitats amb tant de seguiment a Catalunya, des de la FCM proposem una sèrie de mesures que ens agradaria que fossin estudiades:

- 1- Aprovació d'un **cens de curses històriques** d'enduro i trial on hi figurin totes aquelles proves que s'han celebrat diverses vegades en un indret determinat. Tenir la condició de cursa històrica implicaria obtenir els permisos de l'administració de manera automàtica, sempre que el recorregut fos el mateix i estigués verificat.



- 2- **Descartar l'anul·lació preventiva.** La denegació del permís per poder celebrar una cursa no s'hauria de basar en el supòsit que el recorregut de l'enduro o el trial atraurà possibles aficionats un cop celebrada la cursa. Si així fos, des de la FCM creiem que haurien de ser les autoritats competents les que s'encarreguin de gestionar/sancionar als infractors. A més, és poc provable que les curses transcorrin per camins nous, sinó que s'utilitzin camins ja existents.
- 3- Que es pugui **iniciar el procés d'aprovació del recorregut sense haver de presentar la resta de permisos**, en el benentès que per fer la prova s'hauran de presentar tots els permisos requerits.
- 4- **Disposar d'informació sobre les limitacions temporals** que facin que una cursa es pugui desenvolupar, o no, en un indret i una època determinada. Aquesta informació ajudaria als clubs a orientar-se sobre les possibles dates de celebració, i a la Federació a l'hora de confeccionar el calendari.
- 5- Que Medi Natural accepti **documents de compatibilitat urbanística signats per l'alcalde**, alcaldessa o tinent d'alcalde.
- 6- Objectiu **d'aplicar la normativa FIM sobre Medi Ambient** en curses off road, per reduir encara més l'impacte mediambiental. En aquest sentit, des de la FCM estem formant personal tècnic especialitzat en aquesta matèria, però necessitem més recursos per poder seguir amb aquesta tasca. Si hi hagués algun programa d'ajudes a la sostenibilitat al qual ens poguéssim acollir, la FCM podria aplicar aquesta normativa a partir de la temporada 2025.
- 7- Reactivar l'estudi de la **Llicència Verda**.

Des de la Federació Catalana de Motociclisme us proposem que sol·liciteu una reunió amb els responsables de Medi Ambient amb l'objectiu que ens acompanyeu i puguem posar sobre la taula els arguments esgrimits en aquest escrit en pro de l'enduro, l'esport, els clubs i els esportistes del nostre país.

Moltes gràcies per la seva atenció.

Atentament.



Tato Prat
President de la FCM