



# Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia

Llivia (La Cerdanya). Gener de 2020

**Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural**

---

## **INDEX**

### **MEMÒRIA EXPLICATIVA**

#### **I. Introducció**

- A) *Objectius*
- B) *Els antecedents*
- C) *La normativa de circulació motoritzada al medi natural i la Resolució 405/VIII del Parlament de Catalunya*
- D) *La finalitat*

#### **II. La normativa sobre la regulació de la circulació motoritzada al medi natural**

#### **III. Promotor i Propietari**

#### **IV. El Motociclisme de muntanya o off road**

#### **V. Justificació de la constitució de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport**

#### **VI. Normativa aplicable**

#### **VII. L'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llívia**

- A) *Situació de l'Àrea.*
- B) *Ubicació de l'Àrea*
- B) *Accessos a l'Àrea*
- C) *Zones a contemplar a l'Àrea*

#### **VIII. Compatibilitat amb el planejament urbanístic i sectorial**

#### **IX. Afectacions als vectors ambientals**

#### **X. D'altres afectacions**

#### **XI. Normes de circulació aplicables**

#### **XII. Idoneïtat de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llívia**

### **ANNEXOS**

Annex 1: Resolució 405/VIII, del Parlament de Catalunya

Annex 2: Autorització de la propietat

## MEMÒRIA EXPLICATIVA

### I. INTRODUCCIÓ

#### A) OBJECTIUS

Es pretén poder gestionar els recorreguts per motociclisme off-road (fora carretera) per les disciplines de motocròs i enduro, existents al Paratge d'en Calbera al terme municipal de Llívia, a través de la figura administrativa adient, i amb la intervenció d'una entitat esportiva, que es faria responsable del seu funcionament. L'àmbit en el que s'ubicarien els recorreguts seria l'actualment existent.

Cal considerar que en tota la Cerdanya, Alt Urgell, ni a Andorra, ni a les comarques del Capcir, Conflent i Vallespir existeix cap Àrea d'aquestes característiques, pel que els afeccionats de les mateixes tenen de desplaçar-se molts quilometres per poder practicar aquest esport.

I on la practica d'aquesta activitat esportiva es realitzi d'una forma controlada i on es fixin les formules per a que el seu desenvolupament es faci d'acord amb el respecte a l'entorn i d'altres usos del territori. Tot concentrant als practicants i evitant la pràctica indiscriminada i incontrolada pel territori.

Es pretén que la gestió sigui realitzada per un **Club Esportiu amb seu a la Cerdanya**, com succeeix en la majoria de circuits a Catalunya i França, el que assegura la seva vocació esportiva, i que es realitzi els acords necessaris amb la propietat dels terrenys en els que actualment es situa el circuit.

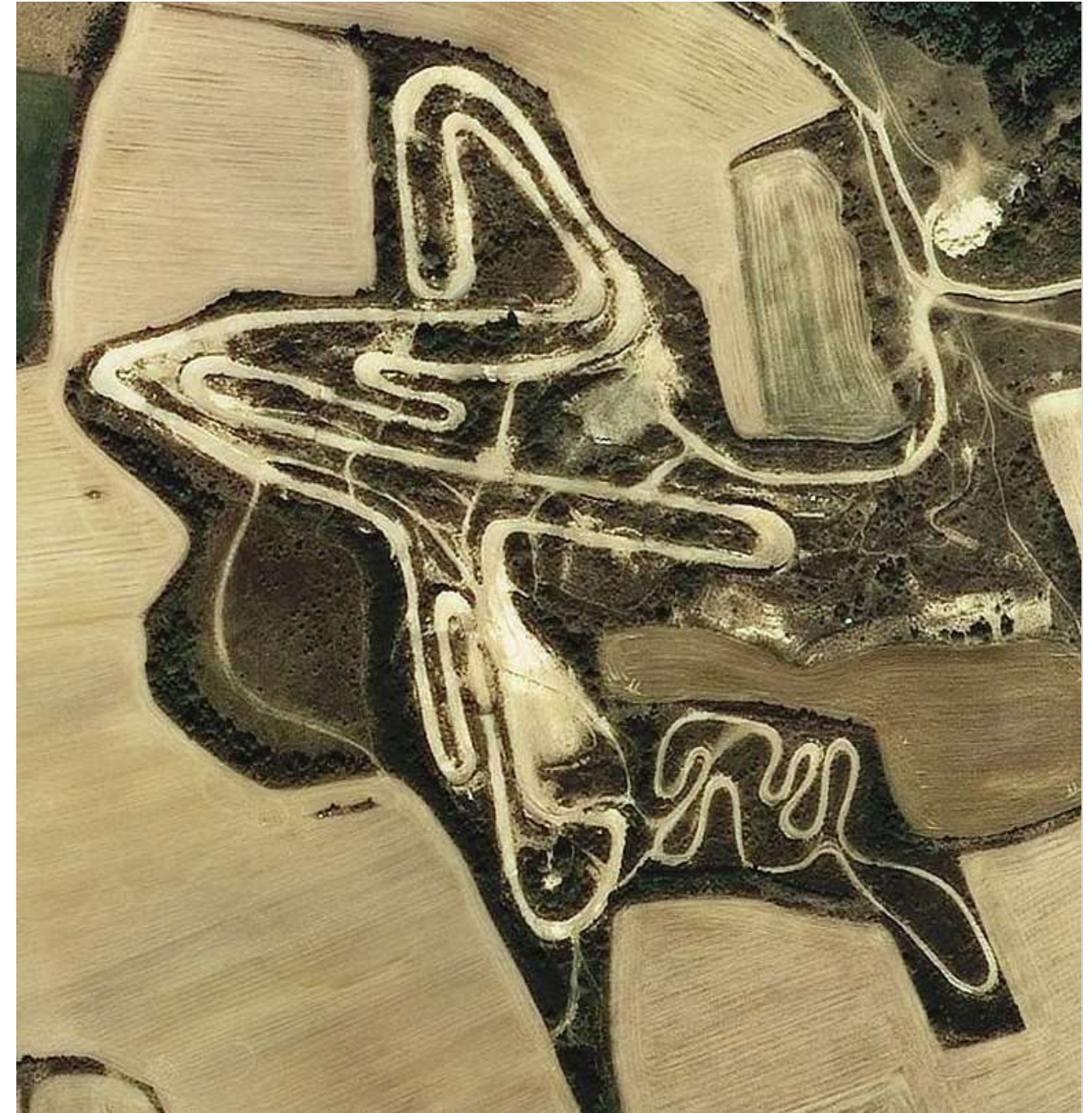
Sense menysprear el que significa d'activitat pel municipi, en poder disposar d'una àrea on es desenvolupi activitat i atregui visitants i activitat econòmica. El fet de no existir cap àrea en les comarques veïnes, tant les incloses en l'Estat Espanyol com en el Francès, com s'ha comentat, es un factor important a considerar en aquest sentit.

Cal assenyalar el prestigi i el reconeixement que Catalunya te a nivell mundial, quant al motociclisme esportiu, per l'existència de campions del mon de les diverses modalitats. Catalunya es actualment el referent mundial d'una activitat, com es el motociclisme esportiu, amb un gran ressò mediàtic i econòmic. I l'existència d'Àrees com aquesta que es pretén legalitzar a Llívia, contribueix a mantenir aquest estatus.

#### B) ANTECEDENTS

Es tracta d'uns recorreguts implantats des del 1993, es a dir fa 27 anys, i que s'han vingut utilitzant al llarg de tots aquests anys i també en l'actualitat en la que es te coneixement de la seva utilització per part d'afeccionats sense cap control ni responsabilitat.

En el plànol següent s'observen aquests recorreguts en el seu estat actual.



Del 2006 al 2017 l'Àrea es va anomenar MXPARK DIVISION i va ser gestionat pel l'empresa SNOWPARK DIVISION.

El propi Ajuntament de Llivia, en la seva web, esmenta el Motocròs com una activitat que es desenvolupa en el municipi.



### **C) L'AJUNTAMENT DE LLÍVIA**

El **19 d'abril de 2018** va ser presentat a l'Ajuntament de Llivia un Avantprojecte per a la legalització i posada en funcionament d'aquesta àrea, en el que es proposaven les formules adients des del punt de vista normatiu, tot tenint en compte la compatibilitat amb el Planejament Urbanístic i Territorial, i en el qual es sotmetien a valoració de l'Ajuntament de Llivia la següent formula administrativa:

**La declaració com a Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, a través del que regula l'Article 15 del Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, (DOGC 2680 de 14/7/98)**, que preveu com veurem mes endavant una autorització temporal amb unes condicions determinades. I en el cas que el promotor desitges una activitat permanent trametre, mentrestant, la Llicència Ambiental.

El **30 d'abril de 2018** es va mantenir una reunió per part del Sr. Hervè Vaqué amb l'Arquitecte Municipal Sr. Xavier Porta, tot acordant que la formula seria justament la de sol·licitar la declaració de Àrea de Circulació pel lleure i l'esport per un termini de 5 anys a través del que regula l'Article 15 del Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

### **D) FINALITAT**

La finalitat d'aquest document es doncs la legalització d'uns recorreguts per motociclisme off-road, Concretament per a les disciplines del motocròs i enduro a través creació d'un Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, amb la finalitat bàsica de la utilització regulada i amb responsabilitat dels recorreguts existents. Així com una ordenació dels mateixos, tot eliminant aquells que ja no s'utilitzin i restaurant la vegetació natural .

Sense menysprear el que significa d'activitat pel municipi, en poder disposar d'una àrea on es desenvolupi activitat i atregui visitants. El fet de no existir cap Àrea com aquesta en la comarca ni en les veïnes, com s'ha comentat, es un factor important a considerar en aquest sentit.

Així , d'acord amb el que assenyala el *Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural*, es pretén constituir un Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, per tal de poder oferir als motoristes esportius la possibilitat de disposar d'una Àrea especialment concebuda per a la pràctica del motociclisme Off-road (fora carretera), a través de l'establiment d'uns recorreguts aptes i adequats.

I on la practica d'aquesta activitat esportiva es realitzi d'una forma controlada i on es fixin les formules per a que el seu desenvolupament es faci d'acord amb el respecte a l'entorn i als altres usuaris del territori. Tot concentrant als practicants i evitant la pràctica indiscriminada i incontrolada pel territori, aspecte aquest molt important pel que fa al motociclisme off-road.

Es pretén aconseguir una autorització temporal per 5 anys, per part de l'Ajuntament de Llivia per l'establiment de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, al Paratge d'en Calbera al terme municipal de Llivia (La Cerdanya).

A través d'aquest document de Memòria Explicativa, que acompanya la sol·licitud d'Àrea per la Circulació del Lleure i l'Esport de Llivia, es pretén justificar i garantir que en el període d'atorgament de la Autorització Temporal de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, es regularà convenientment la utilització dels recorreguts establerts per a la pràctica del motociclisme off-road.

Recorreguts que estaran desenvolupats amb una finalitat de lleure i que per tal d'acomplir amb la normativa esportiva vigent, seran gestionats per una entitat esportiva sense ànim de lucre, legalment constituïda amb seu a la Cerdanya.

Recorreguts que es desenvoluparan sobre els ja existents des de fa 27 anys i que no suposaran cap actuació irreversible, des del punt de vista natural, i sostenibles, car no comportaran la implantació de cap element fixe ni la realització de cap actuació que no estigui d'acord amb la finalitat perseguida, que no es altra que la de la regulació de la circulació motoritzada amb finalitats esportives i de lleure.

Recorreguts que ja varen establir-se a la propietat del Paratge d'en Calbera, la qual considera oportú poder destinar aquesta part de la mateixa per a desenvolupar aquesta activitat esportiva i de lleure.

**Un aspecte fonamental es el de la reversibilitat que aquestes actuacions comporten**, des del punt de vista natural: Els recorreguts es poden eliminar en quant es consideri. Es el fet que constitueix un dels elements fonamentals sobre els que es basa la justificació per la creació d'aquesta Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport. I que després analitzarem detingudament.

Per altra banda cal assenyalar que durant el període en que han estat funcionant aquests recorreguts no ha existit mai cap incidència amb els veïns i amb d'altres usuaris. Es doncs en aquest indret assenyalat en el que es pretén establir aquesta zona dedicada a l'esport i al lleure dels afeccionats tot declarant-lo Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport.

El present document doncs pretén doncs donar suport legal en aquestes recorreguts existents i que la seva gestió es realitzi d'acord amb les diferents normatives existents, a través de la creació d'aquesta Àrea de Circulació per al Lleure i l'Esport, d'acord amb el que assenjala l'article 15 del Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, de caràcter temporal.

## **II LA NORMATIVA SOBRE REGULACIÓ DE L'ACCÉS MOTORITZAT AL MEDI NATURAL**

La vigent normativa sobre circulació motoritzada al medi natural esta constituïda per:

- **La Llei 9/1995, de 27 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.** (DOGC 2082, de 2/8/95).
- **El Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural** (DOGC 2680 de 14/7/98), el que en el seu article 15 crea les Àrees de Circulació pel Lleure i l'Esport tot assenyalant:
  - 15.1 *Els ajuntaments, d'ofici o a petició de particulars o entitats interessades i previ informe de l'oficina comarcal del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca corresponent, poden declarar determinats terrenys del seu àmbit territorial com a àrees de circulació per al lleure i l'esport de caràcter temporal, sens perjudici del que estableixi la legislació urbanística.*
  - 15.2 *La sol·licitud de declaració d'aquests espais s'haurà d'acompanyar d'una memòria explicativa de les característiques de l'àrea i de les normes de circulació aplicables, de la documentació acreditativa de la seva titularitat, del corresponent plànol identificatiu de la seva ubicació, i de l'autorització dels titulars dels terrenys afectats.*
  - 15.3 *La declaració d'un espai com a àrea de circulació per al lleure i l'esport pot comportar l'exempció de les prohibicions i limitacions a què es refereixen els articles 6, 7 i 10 d'aquest Decret.*

### **NATURALESIA DE LES AREES DE CIRCULACIÓ PEL LLEURE I L'ESPORT**

D'acord amb la especificitat de la Normativa sobre regulació de l'accés motoritzat al medi natural, un Àrea de circulació pel lleure i l'esport no pretén "desenvolupar una activitat" en el sentit que coneixem i que assenjala la *Llei 20/2009, del 4 de desembre, de prevenció i control ambiental de les activitats (PACA)*. De fet aquesta Llei no contempla com a activitat la figura de les Àrees de Circulació pel Lleure i l'Esport. Per contra, si que contempla els circuits que també son figures determinades en la Normativa sobre regulació de l'accés motoritzat al medi natural.

Pel que fa a l'aspecte urbanístic, i que explícitament l'article 15 del Decret 166/1998, de 8 de juliol assenjala que es poden declarar Àrees de Circulació pel Lleure i l'Esport, "*sens perjudici del que estableixi la legislació urbanística*"

A tal efecte un Àrea de circulació pel lleure i l'esport:

1. No comporta cap mena d'obra ni instal·lació pel que entenem que no precisa de cap llicència d'obres. Es tracta d'una **autorització municipal per regular la circulació motoritzada i al medi natural, amb finalitat esportiva i de lleure. I que es desenvoluparà sota unes normes de circulació aplicables** que son a les que justament fa esment l'article 15.2 del Decret 166/1998, de 8 de juliol.
2. Tampoc comporta cap mena de canvi de qualificació ni classificació urbanística. Regula una circulació amb finalitats esportives i de lleure amb unes normes específiques.

#### **LA RESOLUCIO 405/VIII DEL PARLAMENT DE CATALUNYA**

Al respecte es important tenir en compte el que assenyala la **Resolució 405/VIII, del Parlament de Catalunya sobre la regularització de les vies d'accés i de la circulació dels vehicles motoritzats al medi natural adoptada en la Comissió de Medi Ambient i Habitatge de 25 de febrer de 2009**, que s'acompanya en l'**Annex 1** d'aquest document.

Aquesta Resolució Parlamentaria en el seu punt 3 assenyala justament que "**el Parlament de Catalunya insta al Govern a donar suport a les iniciatives per a la creació d'àrees temporals per al lleure i l'esport**

### **III. PROMOTOR I PROPIETARI**

#### **EL PROMOTOR**

MR. HERVÉ VAQUÉ  
Carté d'Identité núm. 060966300045  
Adreça: DORRES (66), 16, Rue de l'Eglise. FRANÇA

#### **EL PROPIETARI**

EN CORONAS SL  
NIF: B08377814  
Adreça: C/ Calvera, 2. (17527) LLIVIA

Representant: SR. RAMON ABELLANET CASU  
DNI: 40543504R  
Adreça: C/ Calvera, 2. (17527) LLIVIA

### **RELACIÓ ENTRE AMB DUES PARTS**

MR. HERVÉ VAQUÉ te acordada amb la propietat EN CORONAS SL, la cessió dels terrenys per la constitució de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llívia.

Acord de cessió, de DATA 1 DE GENER DE 2020, que s'acompanya en l'**Annex 2** d'aquest document.

Amb aquest document es dona compliment al que assenyala l'article 15 del **Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural**, que assenyala que :

*15.2. La sol·licitud de declaració d'aquests espais s'haurà d'acompanyar d'una memòria explicativa de les característiques de l'àrea i de les normes de circulació aplicables, de la documentació acreditativa de la seva titularitat, del corresponent plànol identificatiu de la seva ubicació, i de l'autorització dels titulars dels terrenys afectats.*

## IV. EL MOTOCICLISME OFF-ROAD

Per tal de desenvolupar les regulacions a dur a terme a l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llívia, es important conèixer les característiques de l'activitat esportiva que es desenvolupa.

### 1. El motociclisme off-road és bàsicament una activitat de lleure

En tota activitat esportiva coincideixen la part competitiva i la de lleure. Hi ha disciplines esportives en els que la part de la competició es bàsica en la seva activitat i en d'altres, com el motociclisme off-road, en que ho es clarament la lúdica.

### 2. El motociclisme esportiu a Catalunya es fonamental off-road.

Es pot assegurar que 1 de cada 3 motoristes esportius a Catalunya ho es d'off-road, en un total d'aproximadament 30.000 persones. I que d'aquests la immensa majoria el practica amb finalitats merament lúdiques.

El disposar d'Àrees adequades i on l'activitat estigui regulada i realitzada sota uns criteris de responsabilitat esdevé un element fonamental.

### 3. A Catalunya ha tingut des de sempre una gran importància el motociclisme off-road

Catalunya ha estat tradicionalment un país amb campions del món de motociclisme. I es un país on les entitats i clubs han tingut una enorme importància, que l'han fet pionera i capdavantera en activitats com l'esport i la cultura. El motociclisme esportiu, i especialment el de les modalitats d'off-road, ha estat, des de sempre, molt arrelat al territori, on existeixen els clubs més antics i importants a nivell de l'Estat i d'Europa.

La xarxa de moto clubs, i la seva activitat social i esportiva, es el que ha contribuït en el temps, i contribueix en l'actualitat, a que les activitats esportives del motociclisme tinguï la importància socioeconòmica que té a Catalunya. I sobre tot en el territori. Així la gestió esportiva d'aquesta Àrea serà realitzada per un Moto Club radicat a la Cerdanya.

Ha existit, a Catalunya, una potent indústria pròpia o de marques d'altres països. Han existit i existeixen campions del mon de les diferents modalitats esportives, i han existit i existeixen molts ciutadans que el practiquen com activitat de lleure.

Cal assenyalar que les actuals indústries de motocicletes existents a Catalunya fabriquen motocicletes off-road.

### 4. El motociclisme off-road es desenvolupa al medi natural.

tot entenent aquest com el conjunt de territori que no es urbà.

### 5. No comporta pràcticament incidència a l'entorn

El motociclisme off-road no comporta la realització de obres ni la implantació d'elements fixes, pel que es una activitat totalment reversible des del punt de vista d'afectació sobre el territori, i no comporta afectacions remarcables sobre els diferents vectors ambientals: aire, aigua i sols, com més endavant analitzarem.

Pel que fa a les afectacions sobre els recursos naturals, va ser especifica i profusament tractat en l'estudi que a tal efecte va desenvolupar el professor Martí Boada i Juncà, amb les conclusions prou clares a les que va arribar.

Es tracta de l'estudi realitzat per *l'Institut de Ciències i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona*, anomenat "Proposta de mesures per a la minimització dels impactes del motociclisme a Catalunya", i encarregat per la Federació Catalana de Motociclisme. Estudi que esta enfocat a la pràctica del motociclisme off-road, que es practica al medi natural amb finalitat bàsicament de lleure.

L'estudi realitza unes conclusions prou clares en el sentit del baix impacte que la pràctica del motociclisme off-road comporta sobre el medi natural. Les afectacions al medi natural son en un principi molt baixes i es deuen bàsicament a l'erosió i al soroll, que es pal·lien amb la realització d'una practica correcta de l'activitat, i a traves de l'aplicació d'adequades i concretes mesures correctores i de control de l'activitat, com es demostra en les Àrees de Circulació existents.

Figures, les de les Àrees, que el citat estudi conclou esdevenen de gran importància pel que representa d'ordenar l'activitat. Ordenar-la en el sentit de concentrar-la en zones concretes on es més fàcil la realització de mesures de control i de minimització de les afectacions a l'entorn que es poguessin produir.

Com a element bàsic a considerar, tornem a repetir per la importància que al nostre entendre té, es el que no suposa cap alteració irreversible de l'entorn, com després més detingudament veurem.

### 6. Incidències amb d'altres usuaris:

La utilització del mateix espai pot generar conflictes amb d'altres usuaris dels camins o el territori.

La creació d'àrees especificques on desenvolupar aquesta activitat esdevé doncs un element importantíssim per dur a terme una activitat de forma controlada per evitar aquests conflictes i, molt important, per poder formar motoristes quan als comportaments a observar amb d'altres ciutadans que comparteixen, o que poden compartir, espais amb ells.

Així concentrar els practicants en Àrees com la que en aquí es proposa, contribueix a més a evitar qualsevol incidència que al respecte es pugues produir.

## V. JUSTIFICACIÓ DE LA CONSTITUCIÓ DE L'ÀREA DE CIRCULACIÓ PEL LLEURE I L'ESPORT

La declaració d'aquesta Àrea de Circulació per al Lleure i l'Esport, d'acord amb el que assenyala el Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, ve justificada pels arguments següents:

1. Com s'ha comentat en el punt I, la finalitat del promotor es la d'implantar un Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, de caràcter temporal, a través de la qual es justifica i garanteix que en el període d'atorgament de la vigència de l'Autorització de la mateixa, simplement s'establiran i adequaran, per a la pràctica esportiva correcta, uns recorreguts per motocicletes tot basant-se en els que varen ser realitzats fa 27 anys.
2. Que, a més, es regularitza una situació existent tot dotant-la dels elements administratius i de gestió necessaris per realitzar una activitat regulada i controlada.
3. Que aquests recorreguts no suposaran cap actuació irreversible des del punt de vista natural, seran totalment sostenibles, i no comportaran la implantació de cap element ni la realització de cap mena d'actuació que no estigui d'acord amb la consideració urbanística contemplada en l'actual planejament del municipi de Llivia.
4. Que malgrat poder ser considerada actualment Catalunya com la primera potència mundial del motociclisme esportiu, i en tractar-se, a més d'un esport tan mediàtic, incomprendiblement Catalunya compta amb molt poques zones on practicar el Motociclisme off-road adequada i legalment, i més si ho comparem amb d'altres països europeus com França, Itàlia o Alemanya. Zones on els esportistes disposin d'un indret adequat i regulat on es concentrin i puguin practicar aquests esport de forma adequada, tot evitant la dispersió incontrolada pel territori. ,
5. Que esdevé, doncs absolutament imprescindible, poder comptar amb equipaments repartits pel territori on aquest es pugui desenvolupar adequadament.
6. Que en aquest sentit es significatiu que no existeixi cap d'ella en la comarca de la Cerdanya ni en les comarques veïnes, ni Andorra,
7. Que es pretén que l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia ofereixi dins aquesta part del territori un lloc adequat i regulat on es concentrin els motoristes, que puguin practicar aquests esport, i s'eviti la dispersió indiscriminada pel territori. I on a més busquin formar-se i millorar.
8. Que es vol oferir a l'afecionat a les disciplines del motociclisme off-road un Àrea on poder desenvolupar de manera controlada i regulada la seva activitat esdevé un element fonamental que

evita la circulació indiscriminada pel territori. Es en definitiva una forta demanda del sector: Que es desenvolupin Àrees per realitzar adequadament l'activitat esportiva com passa en les altres disciplines esportives.



## VI. NORMATIVA APLICABLE

### **NORMATIVA SOBRE ACCES MOTORITZAT AL MEDI NATURAL**

I com a legislació específica que regula les activitats esportives motoritzades al medi natural, hi ha el **Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural**, el qual preveu la creació d'Àrees de Circulació pel Lleure i l'Esport, per desenvolupar d'una manera regulada les diferents disciplines de l'Enduro.

En aquest sentit l'article 15: defineix les "**Àrees de circulació per al lleure i l'esport**" i diu:

15.1 *Els ajuntaments, d'ofici o a petició de particulars o entitats interessades i previ informe de l'oficina comarcal del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca corresponent, poden declarar determinats terrenys del seu àmbit territorial com a àrees de circulació per al lleure i l'esport de caràcter temporal, sens perjudici del que estableixi la legislació urbanística.*

15.2 *La sol·licitud de declaració d'aquests espais s'haurà d'acompanyar d'una memòria explicativa de les característiques de l'àrea i de les normes de circulació aplicables, de la documentació acreditativa de la seva titularitat, del corresponent plànol identificatiu de la seva ubicació, i de l'autorització dels titulars dels terrenys afectats.*

15.3 *La declaració d'un espai com a àrea de circulació per al lleure i l'esport pot comportar l'exempció de les prohibicions i limitacions a què es refereixen els articles 6, 7 i 10 d'aquest Decret.*

Aquests articles assenyalen el següent:

#### **Article 6**

##### **Prohibicions de caràcter general**

6.1 *Es prohibeix la circulació de vehicles motoritzats:*

- a) *Camp a través, tant si és per terrenys agrícoles com forestals, per tots els terrenys als quals es refereix l'article 2 d'aquest Decret.*
- b) *Fora dels límits de les vies de circulació per les quals s'autoritza la circulació, excepte per efectuar maniobres d'aparcament al seu entorn immediat.*
- c) *Pels tallafocs expressament construïts amb aquest objectiu.*
- d) *Pels vials forestals d'accés a zones on es realitzin aprofitaments forestals, degudament senyalitzats, excepte per a l'execució d'accions relacionades amb aquestes activitats.*
- e) *Pels camins ramaders que no coincideixin amb vials de lliure circulació, excepte per a vehicles destinats a activitats ramaderes o a serveis públics.*
- f) *Pels llits de les corrents naturals d'aigua, contínues o discontinües i dels llacs, llacunes i embassaments superficials en lleres públiques, excepte quan formin part d'un vial que els travessi a gual, o que discorri tradicionalment per un tram dels esmentats llits.*

6.2 *La circulació amb caràcter esportiu o d'esbarjo de vehicles de motor adaptats per transitar per la neu resta prohibida fora de les àrees de les estacions d'esquí senyalitzades a l'efecte i fora dels vials aptes per a la circulació motoritzada.*

6.3 *El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, prèvia consulta als òrgans gestors i després d'haver consultat els ajuntaments respectius, pot prohibir la circulació motoritzada en camins rurals i camins i pistes forestals dels espais naturals declarats de protecció especial.*

*A la resta d'espais naturals protegits i amb el mateix procediment, el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca pot prohibir la circulació motoritzada en determinats sectors quan sigui imprescindible per a la preservació dels valors naturals dels espais afectats.*

*Igualment, els departaments de Governació i d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, prèvia comunicació als ajuntaments o bé aquests directament, poden prohibir temporalment en l'àmbit d'aplicació d'aquest Decret la circulació en el medi natural, en cas de risc elevat d'incendis, d'allaus i d'inundacions o desbordaments de rius, rieres o torrents o per efectuar tasques d'extinció d'incendis, de rescats i salvaments o de protecció de persones i béns davant els esmentats riscos.*

6.4 *En tots els casos les prohibicions adoptades es comunicaran als organismes afectats i hauran de figurar als inventaris comarcals de camins i pistes elaborats d'acord amb el que estableix l'article 11 d'aquest Decret.*

6.5 *Els titulars de vials que, d'acord amb la legislació general aplicable, hagin establert o estableixin prohibicions o limitacions a la circulació motoritzada per aquells vials, ho notificaran a l'Ajuntament que correspongui i al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, el qual, prèvia audiència dels esmentats interessats, podrà imposar condicionants específics per tal de salvaguardar els valors naturals o per tal de garantir la prestació de serveis de naturalesa pública. Aquestes prohibicions o limitacions seran incorporades a l'inventari d'acord amb l'establert a l'article 11 d'aquest Decret.*

#### **Article 7**

##### **Limitacions específiques**

7.1 *El Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, pel que fa als espais naturals de protecció especial, les reserves nacionals de caça, les reserves naturals i els refugis de fauna salvatge, prèvia consulta als òrgans gestors o responsables dels espais, i després d'haver consultat els ajuntaments respectius, pot establir limitacions específiques a la circulació motoritzada referides a:*

- a) *L'època de l'any en què s'admet la circulació.*
- b) *La velocitat màxima.*
- c) *Les característiques dels vehicles.*
- d) *Qualsevol aspecte que es consideri necessari per preservar els espais o els valors naturals protegits.*

*Les limitacions establertes pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca es comunicaran als ajuntaments, als propietaris dels terrenys afectats i a les corresponents comissions consultives comarcals.*

7.2 *Fora dels espais a què es refereix el punt anterior, els ens locals, directament o a instància del Departament de Governació o del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, i prèvia consulta a la comissió consultiva comarcal de l'accés motoritzat al medi natural, poden establir limitacions que afectin a camins o pistes de llur titularitat.*

Els corresponents acords dels ens locals han de ser notificats al Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca perquè en faci la senyalització i la publicitat corresponents.

7.3 Les limitacions establertes d'acord amb els apartats anteriors hauran de figurar als inventaris comarcals de camins i pistes elaborats d'acord amb el que estableix l'article 11 d'aquest Decret.

#### **Article 10**

##### **Velocitat màxima**

10.1 La velocitat màxima de circulació per camins i pistes no pavimentats, aptes per a la circulació motoritzada, és de trenta quilòmetres per hora.

10.2 S'exceptuen d'aquesta limitació:

- a) Els vehicles participants en competicions esportives autoritzades o que practiquen activitats esportives o de lleure en àrees destinades a aquestes pràctiques.
- b) Els vehicles en prestació de serveis de naturalesa pública, en cas de necessitat o força major.

#### **NORMATIVA ESPORTIVA**

La **Llei 11/2009, del 6 de juliol, de regulació administrativa dels espectacles públics i les activitats recreatives**, preveu en el seu article 4. "Àmbit d'aplicació" que: 3. *Les activitats esportives, les activitats relacionades amb el joc i les apostes, les activitats de restauració i els espectacles amb ús d'animals són regulats per llur normativa específica i, supletòriament, els és aplicable aquesta llei.*

El **Decret Legislatiu 1/2000, de 31 de juliol, pel qual s'aprova el Text únic de la Llei de l'Esport**, regula el desenvolupament de les activitats esportives a Catalunya.

En el seu article 3.2.p diu que

*"la Generalitat,....., desenvolupa la política esportiva tenint presents els principis rectors següents: Aprofitar adequadament el medi natural per a les activitats esportives i especialment d'esplai i lleure que hi siguin més idònies".*

I que a més diu el seu article 47, de la mateixa norma legal que: *"Les Administracions catalanes promouran l'esport d'esbarjo i lleure, facilitaran l'activitat física lliure i espontània i organitzada, donant, dins les seves possibilitats, el màxim d'alternatives al major nombre de persones per poder ocupar adequadament el seu temps lliure".....*

L'article 62.3, assenyala que:

*les entitats, els centres, els establiments públics o privats, amb ànim de lucre o sense, i les empreses dedicades a l'organització d'activitats físiques d'esbarjo i d'aventura on es practiqui una activitat física o es prestin serveis esportius, llevat dels centres d'ensenyament general en horari lectiu,*

*..... han de subscriure un contracte d'assegurança de responsabilitat civil pels danys eventuals que es puguin ocasionar als usuaris, als practicants o a qualsevol altra persona com a conseqüència de les condicions de les instal·lacions o de l'activitat esportiva.*

L'article 62.4, assenyala que:

*les entitats, els establiments o les empreses a què fa referència l'apartat 3 (l'anterior) han d'exigir que els usuaris de llurs instal·lacions o serveis disposin d'una llicència esportiva, en els termes establerts per l'article 23.3 que diu que: Als efectes legals que corresponguin, i atesos els beneficis que en puguin derivar, la pràctica de l'activitat física i de l'esport s'ha d'acreditar mitjançant una llicència esportiva, d'acord amb el que s'estableixi per reglament. Aquesta llicència ha d'incloure, com a mínim, una cobertura que garanteixi les eventuals indemnitzacions, la responsabilitat civil adequada als riscos que comporti l'activitat, i l'assistència sanitària, sempre que l'esportista no acrediti tenir protegides les contingències per mitjà d'una altra assegurança.*

#### **Acompliment de la normativa esportiva**

Els recorreguts estan realitzats d'acord amb la normativa tècnica que per les disciplines del motociclisme off road te fixades la Federació Catalana de Motociclisme.

Per part del titular es subscriurà la corresponent assegurança de Responsabilitat Civil que assenyala **Decret Legislatiu 1/2000, de 31 de juliol, pel qual s'aprova el Text únic de la Llei de l'Esport**, tramesa a través de la Federació Catalana de Motociclisme.

D'altra banda, als usuaris els hi serà exigida la Llicència Esportiva de la Federació Catalana de Motociclisme, que contempla les assegurances per danys propis i a tercers, a les que obliga l'article 23.3 del **Decret Legislatiu 1/2000, de 31 de juliol, pel qual s'aprova el Text únic de la Llei de l'Esport**.

Les motocicletes que accediran estaran homologades, quan a normes de construcció, per la CE, i compliran les normes que pel que fa la seves característiques, a la utilització i la reducció d'efectes ambientals te aprovades la Federació Internacional de Motociclisme (FIM)

Els menors de 14 anys circularan sempre sota la supervisió d'un adult.

#### **Gestió esportiva**

Tot tenint en compte que es tracta d'una activitat esportiva, i tot atenent al que preveu la vigent normativa esportiva catalana: el **Decret Legislatiu 1/2000, de 31 de juliol, pel qual s'aprova el Text únic de la Llei de**

*l'Esport*, la gestió des del punt de vista esportiu serà realitzada per un Motoclub amb seu a La Cerdanya.

A tal efecte per part del promotor, Mr. Hervé Vaqué establirà un acord amb aquest Motoclub, per a la realització de la gestió esportiva de l'Àrea de Circulació pel lleure i l'esport. D'aquesta manera s'aconsegueix donar una finalitat social a l'Àrea de circulació pel lleure i l'esport i acomplir amb la normativa esportiva catalana, pel que la seva finalitat es la de la promoció de l'esport i del lleure com activitat social.

## VII. L'ÀREA DE CIRCULACIÓ PER AL LLEURE I L'ESPORT DE LLÍVIA

Així d'acord amb el que ha estat exposat en l'apartat anterior sobre normativa aplicable, es redacta la present Memòria Explicativa d'Àrea de Circulació per al Lleure i l'Esport de Llivia, i:

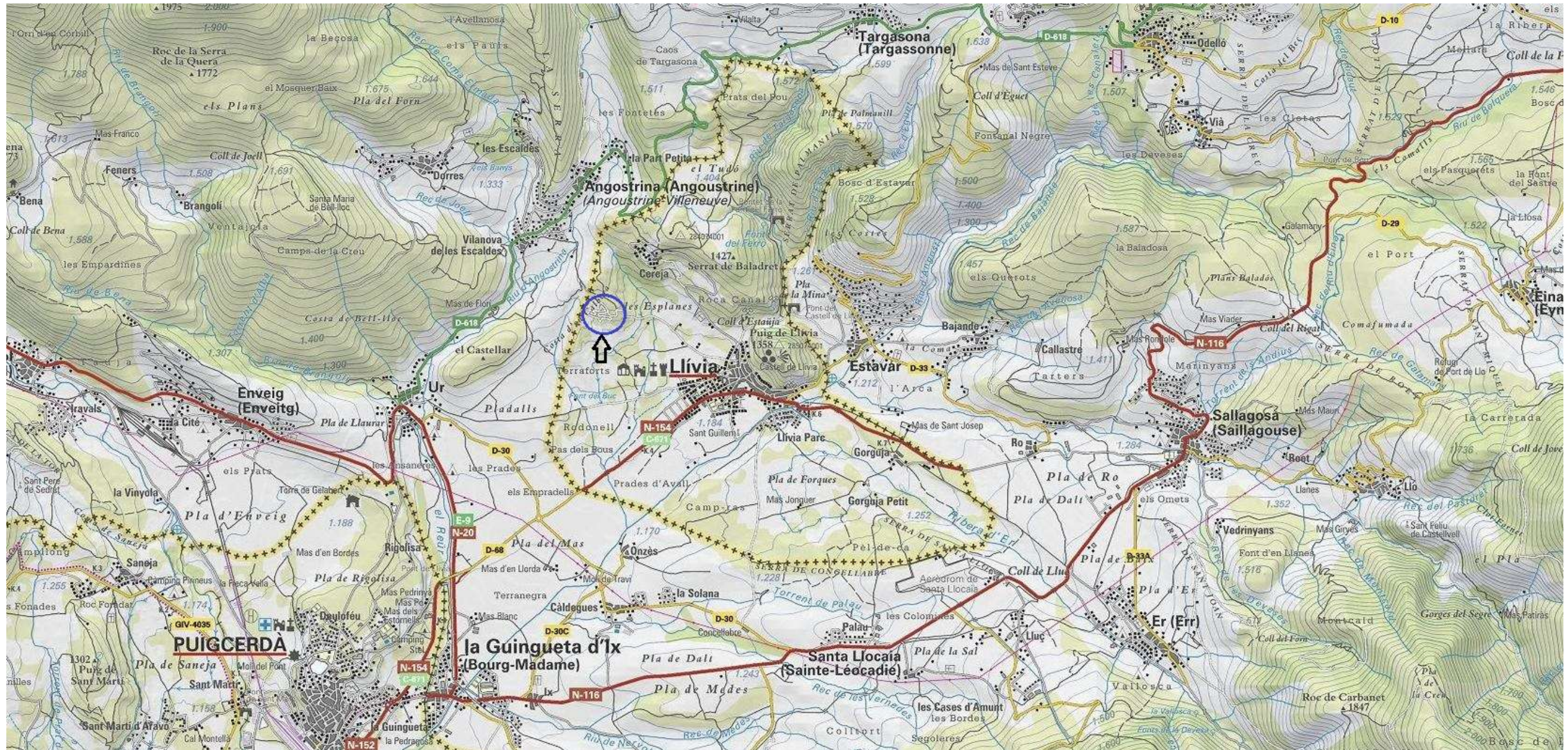
1. Es presenta aquesta Memòria Explicativa de les característiques de l'Àrea amb els corresponents plànols identificatius, i de les Normes de Circulació Aplicables, tal i com preveu el Decret 166/1998 de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.
2. Els traçats estan realitzats d'acord amb la normativa tècnica que per aquestes disciplines esportives del motociclisme off-road te fixades la Federació Catalana de Motociclisme.
3. L'Àrea disposarà de l'assegurança de Responsabilitat Civil, que preveu la normativa esportiva. I per l'accés a les diferents zones de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport serà necessari, per part del usuaris disposar d'una llicència esportiva que emet la Federació Catalana de Motociclisme, o de la contractació d'una assegurança específica, d'acord amb el que estipula la vigent legislació esportiva, que l'Àrea de Llivia posarà a disposició dels usuaris.
4. L'Àrea contemplarà l'existència de 2 zones diferents:
  - Zona en la que s'establiran els recorreguts.
  - Zona on poder aparcar els vehicles amb els que els usuaris transporten les motocicletes.

Així, es tracta, per una banda, de recorreguts establerts directament sobre el terreny, sense la realització de cap mena d'estructura ni moviment de terra, car ressegueixen l'orografia natural del terreny. I d'un altra, destinar una zona on es puguin deixar els vehicles que transporten les motocicletes, per tal no afectin al pas d'altres vehicles, que anomenarem *Paddock*. Zona on tampoc es realitzarà cap mena d'infraestructura ni moviment de terra, i on l'accés es realitzarà a traves de camins privats ja existents.

5. Els recorreguts es marcaran per tal les motos circulin les motos, i exclusivament dins ells. A més per part del Titular s'anirà comprovant l'estat d'utilització dels diferents recorreguts marcats, tot limitant, en cas necessari, els pas per alguns d'ells per evitar erosions. Per part del titular es mantindran aquests recorreguts, i es realitzaran les tasques necessàries per mantenir-los en les condicions necessàries per la seva utilització i per evitar que es malmetin.
6. L'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia només podrà ser utilitzada pels esportistes que comptin amb l'autorització expressa per part del titular que vetllarà pel compliment de les condicions establertes per a la seva utilització, i que mes endavant es concreten.

**A) SITUACIÓ DE L'ÀREA**

Es troba situada al terme municipal de Llivia, a la zona coneguda com *Costa d'en Calbera*, a l'extrem Oest del municipi. Es troba a 704 metres del nucli de Cereja en línia recta i a 970 metres del de Llivia.

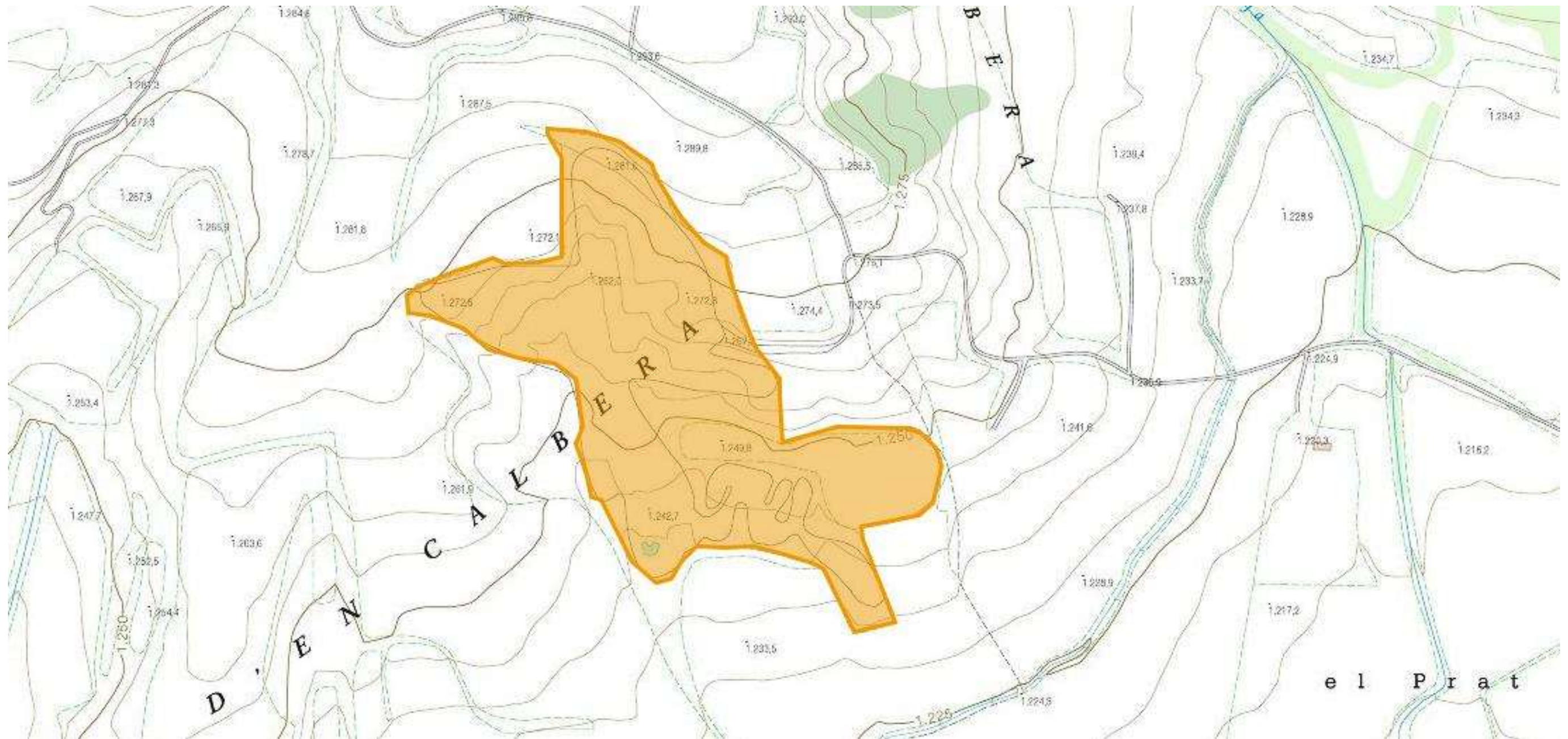


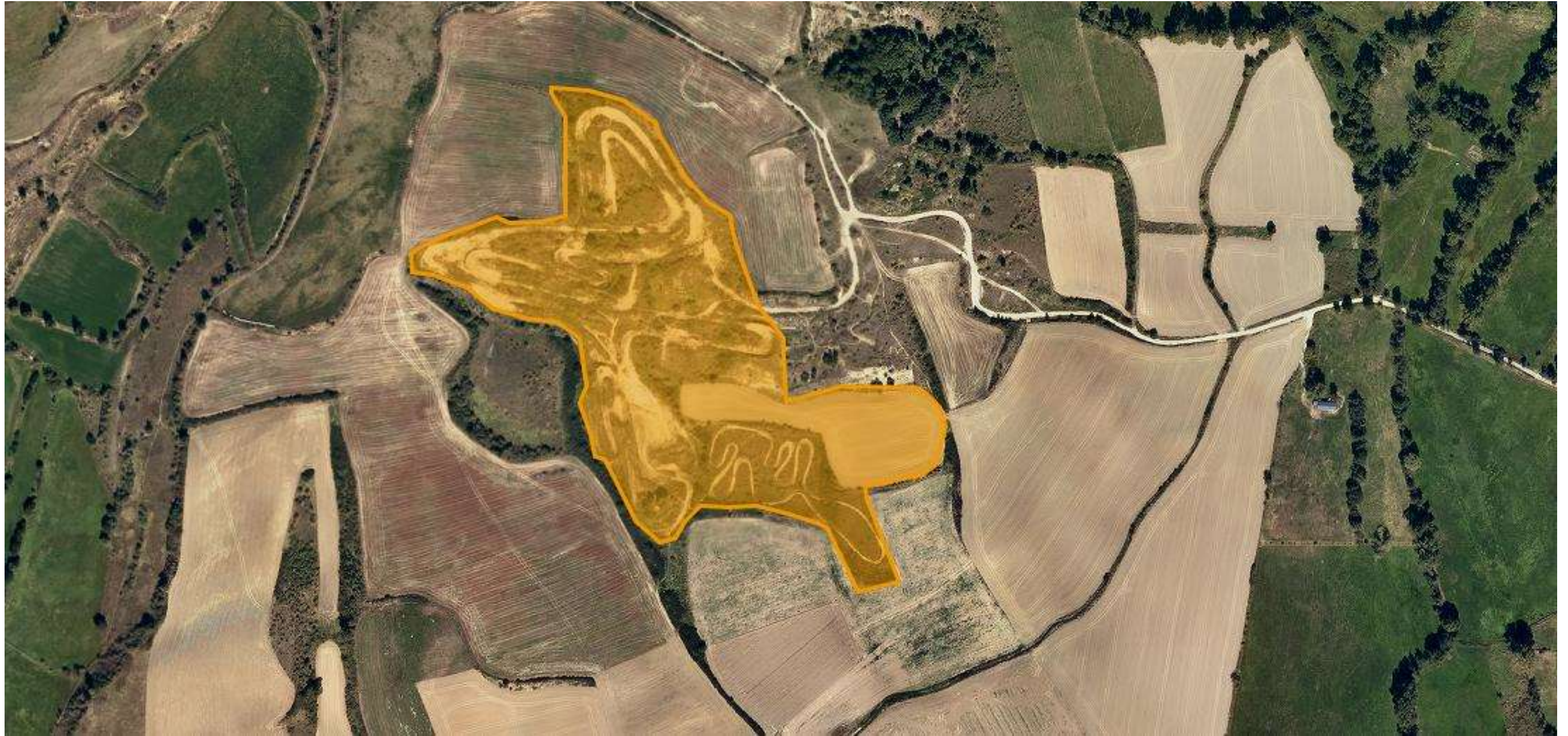
Les **coordenades UTM** preses al centre de l'Àrea són les següents: X:414754,0 m; Y:4702518,0 m (ED50), que té una altitud de 1.260 msn.

La **superfície total** de l'Àrea és de 50.975 m<sup>2</sup>. És a dir 5,09 ha.

**B) ÀMBIT DE L'ÀREA**

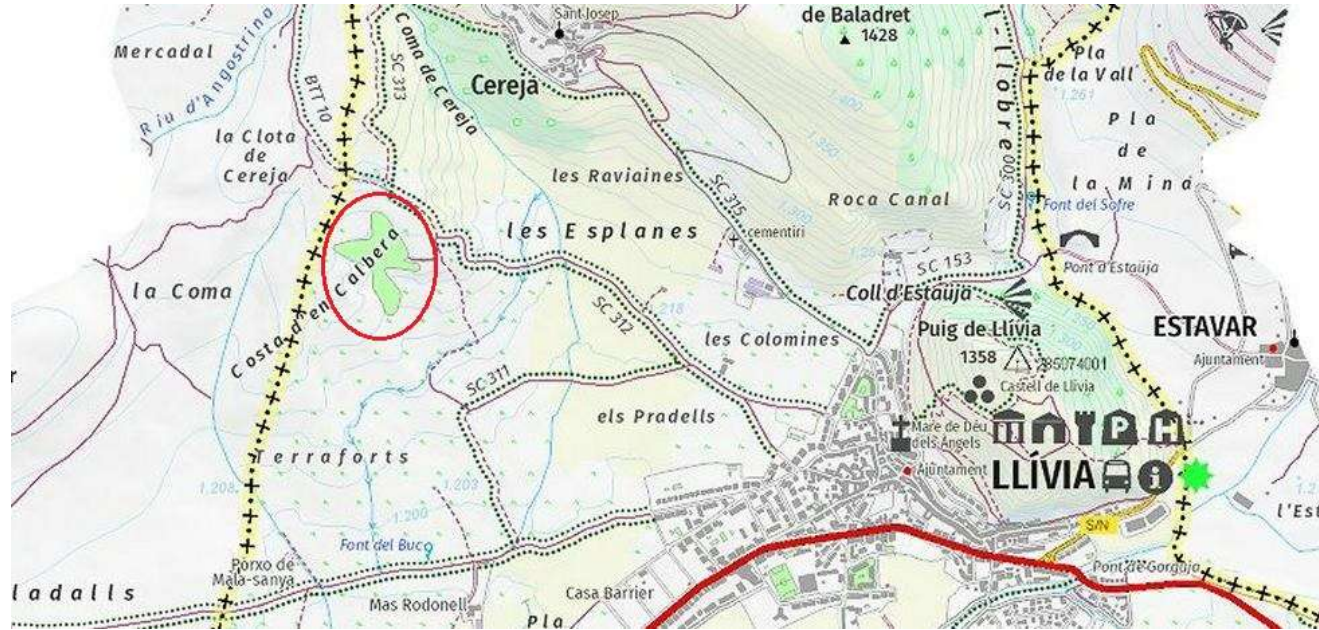
En la figures següents s'assenyala, en plànol topogràfic i ortofotomapa, l'àmbit de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llívia.





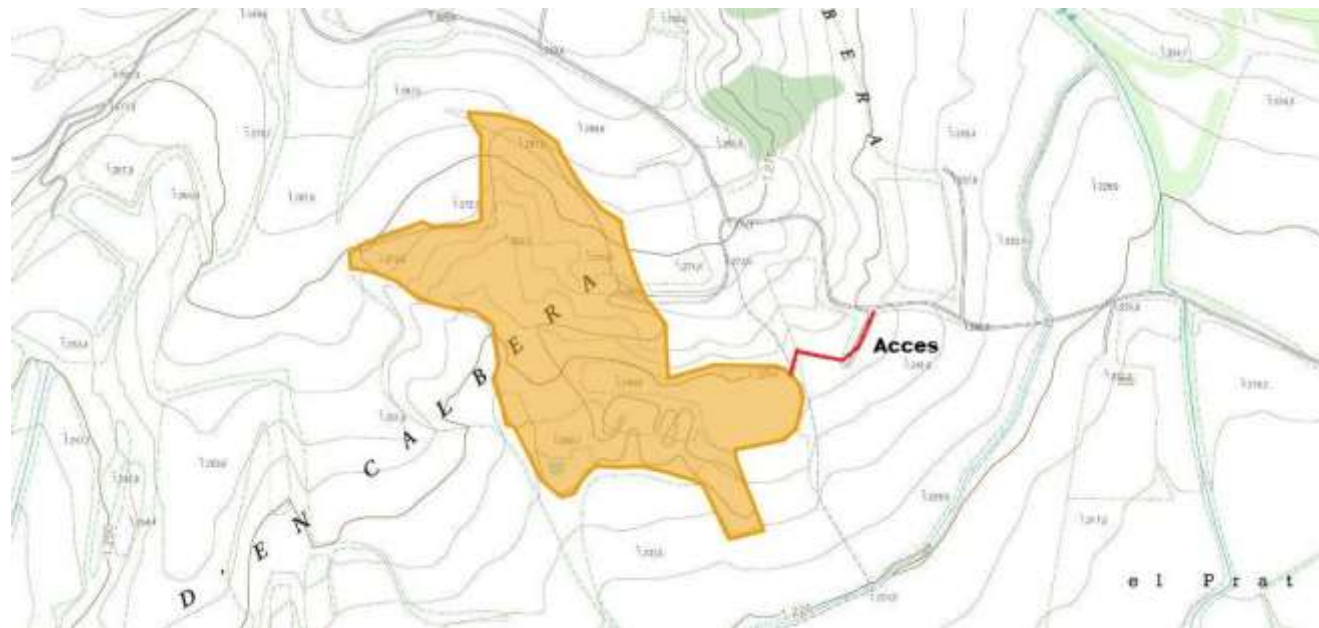
### C) ACCESSOS A L'ÀREA

L'accessibilitat a l'Àrea es bona i es troba en bones condicions. Es realitza a través del Camí SC312 que va de Llívia a la Costa d'en Calbera, com s'observa seguidament.



En vermell s'assenyala la situació de l'Àrea de circulació pel lleure i l'esport. Des del Camí SC312 s'accedeix al Paddock per un vial existent com s'observa seguidament.

El Paddock es, en nomenclatura esportiva, el lloc on s'aparquen els vehicles que transporten les motos.



Com aspecte fonamental es que l'accés ja existeix i no cal fer cap mena d'obertura de nou vial. Les tasques a realitzar es limitaran al manteniment del mateix en condicions d'utilització.

### D) ZONES A CONTEMPLAR EN L'ÀREA

Les diferents zones venen delimitades:

1. Pels Recorreguts
2. Pel Paddock

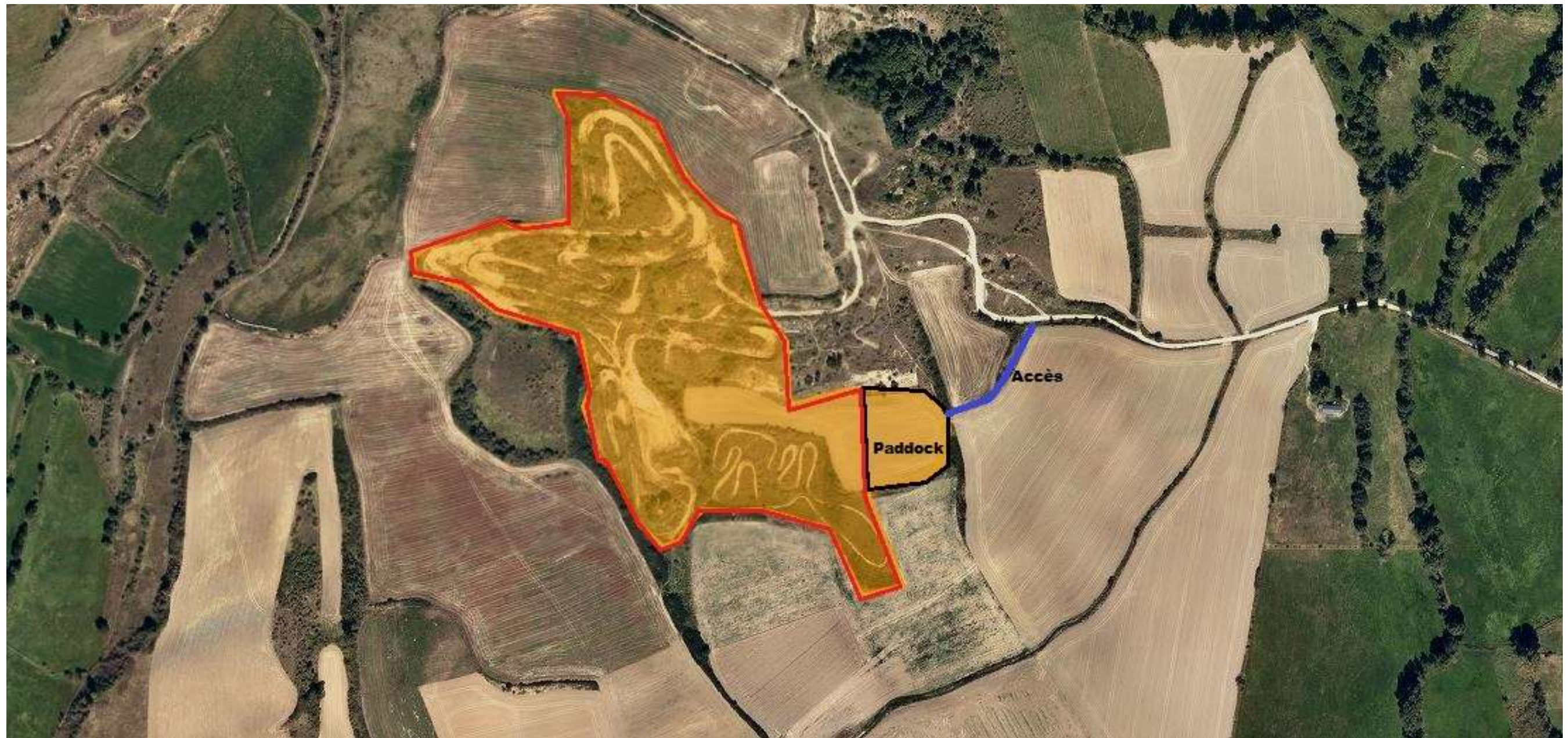
#### Els Recorreguts

- Son pels quals circularan les motocicletes, amb unes normes establertes.
- Per evitar accidents, es marcarà un sentit per rodar, i es senyalitzaran adequadament els llocs d'entrada i sortida dels recorreguts, que es faran des del Paddock.
- Els recorreguts estan dissenyats d'acord amb les característiques tècniques que aquests tipus de recorreguts requereixen.
- Hi podran circular les motos específicament concebudes per la practica d'aquestes disciplines esportives.
- Els recorreguts es marcaran, per tal les motos circulin les motos, i exclusivament en ells.
- Cal assenyalar que el disseny dels recorreguts i l'Àrea esta fet de tal manera que garanteix l'accés a qualsevol punt dels diferents recorreguts, per part del gestor de l'Àrea per desenvolupar les tasques pròpies de gestió, control dels usuaris i manteniment.
- S'ordenaran els existents, tot eliminant els que no s'utilitzin i restaurant-los.

#### El Paddock,

Es el lloc on s'estacionen els vehicles automòbils dels pilots, amb els quals, a traves de remolc o en furgonetes, es transporten les motocicletes que s'utilitzen. Vehicles, en els que a més es transporten els equipaments, materials i recanvis necessaris per aquesta practica esportiva dels pilots. El Paddock deu situar-se al costat dels recorreguts existents, i es des d'ell que s'accedeix als mateixos. No requereix la construcció de cap element, ni obra, ni construcció, i cal que no pertorbi el pas d'altres vehicles.

Es situa en el camp en el qual aboca el vial que parteix del Camí SC312 i des d'ell s'accedeix a l'Àrea de circulació pel lleure i l'esport per part dels usuaris exclusivament a traves de motocicletes.





## VIII. COMPATIBILITAT AMB EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC I TERRITORIAL

### Planejament Urbanístic i Territorial

Pel que fa al Planejament urbanístic l'àmbit de l'Àrea de circulació pel lleure i l'esport de Llivia està qualificat:

**Com a Sòl de protecció preventiva (clau 20a)** pel **PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE LA Cerdanya**, aprovat definitivament el juliol 2008,

A tal efecte el Pla Director Urbanístic de la Cerdanya assenyala en el seu Article 3.2.7 Sòl de protecció preventiva, el següent:

*Article 3.2.7 Sòl de protecció preventiva*

*Els sòls de protecció preventiva (clau 20a) **tenen la consideració de sòls més adequats per a la seva transformació.** El planejament urbanístic general haurà d'ubicar, els nous creixements o noves actuacions en el sòl de protecció preventiva.*

*En el sòl de protecció preventiva i en el sòl de protecció territorial, amb les mesures necessàries per a neutralitzar, en el seu cas, els riscos, es podran desenvolupar actuacions excepcionals d'especial interès estratègic local o comarcal, amb les condicions explicitades en el PTPAPA (Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran).*

A tal efecte el **PTPAPA (PLA TERRITORIAL PARCIAL DE L'ALT PIRINEU I ARAN)** i pel que fa als **Sòls de Protecció Preventiva** assenyala el següent :

**Article 2.9 Sòl de protecció preventiva: definició**

*S'inclouen en aquest tipus els sòls classificats com a no urbanitzables en el planejament urbanístic que no hagin estat considerats de protecció especial o de protecció territorial.*

*El Pla considera que cal protegir preventivament aquest sòl, sense perjudici que mitjançant el planejament d'ordenació urbanística municipal, i en el marc de les estratègies que el Pla estableix per a cada assentament, es puguin delimitar àrees per a ésser urbanitzades i edificades, si escau.*

*També el Pla preveu la possibilitat que, més enllà de les estratègies establertes per a cada nucli, es puguin admetre, en casos justificats, implantacions d'activitats o instal·lacions de valor estratègic general i d'especial interès per al territori, a través del procediment que el Pla determina en l'article 1.14 per a garantir una avaluació suficient dels pros i contres de la iniciativa.*

**Article 2.10 Sòl de protecció preventiva: regulació**

- 1. El sòl de protecció preventiva està subjecte a les limitacions que la legislació urbanística estableix per al règim de sòl no urbanitzable i que s'assenyalen bàsicament a l'article 47 del Text refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005).*
- 2. Els plans d'ordenació urbanística municipal podran, si s'escau, classificar com a urbanitzable aquelles peces de sòl de protecció preventiva que tinguin la localització i proporció adequades en*

*funció de les opcions d'extensió urbana que el pla d'ordenació urbanística municipal adopti d'acord amb les estratègies de desenvolupament urbà que en cada cas estableix el Pla.*

- 3. El sòl de protecció preventiva que mantingui la seva classificació de sòl no urbanitzable continuarà subjecte a les limitacions pròpies d'aquest règim de sòl amb les especificacions que estableixi en cada cas el Pla d'ordenació urbanística municipal i altres instruments de planejament urbanístic, en el seu cas. Sense perjudici de les restriccions específiques per a determinades àrees establertes en el Pla d'ordenació urbanística municipal o altres instruments urbanístics, cal considerar en general el sòl de protecció preventiva com una opció preferent enfront del sòl de protecció territorial per a implantacions admeses en sòl no urbanitzable.*
- 4. Els plans municipals hauran de posar especial atenció en l'ordenació de l'àmbit del sòl de protecció preventiva, sense perjudici de la capacitat del pla d'ordenació urbanística municipal de precisar, d'acord amb el pla territorial, l'ordenació de tot el sòl no urbanitzable del terme municipal.*

Qualificació de l'àmbit d'acord amb el mapa urbanístic de Catalunya

Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat

→ Mapa urbanístic de Catalunya

Contacte Web Dades Obertes Castellano Ajuda Guia breu Condicions d'ús

Cerca Capes Llegendes

**Fons**

- Límits municipals
- Fotogràfic
- Topogràfic
- Topogràfic blanc i negre
- Cadastre
- 1.0

**Codificació**

- Sense codis
- MUC sintètic
- Municipal

**Capas del MUC**

- Mapa predefinit
- Classificació del sòl
- Límits de classificació
- Qualificació
- Sectors de desenvolupament
- Sectors transversals
- Àmbits planejament general
- Proteccions transversals
- Xarxes projectades
- Eixos estructurants

**Àmbits**

- Plans directors urbanístics
- Planejament derivat

**Continguts addicionals**

Medi ambient

- Espais naturals de protecció especial
- Pla d'espais d'interès natural
- Xarxa Natura 2000

Paisatge

- Unitats de paisatge

Infraestructures

- Graf de carreteres

Costes

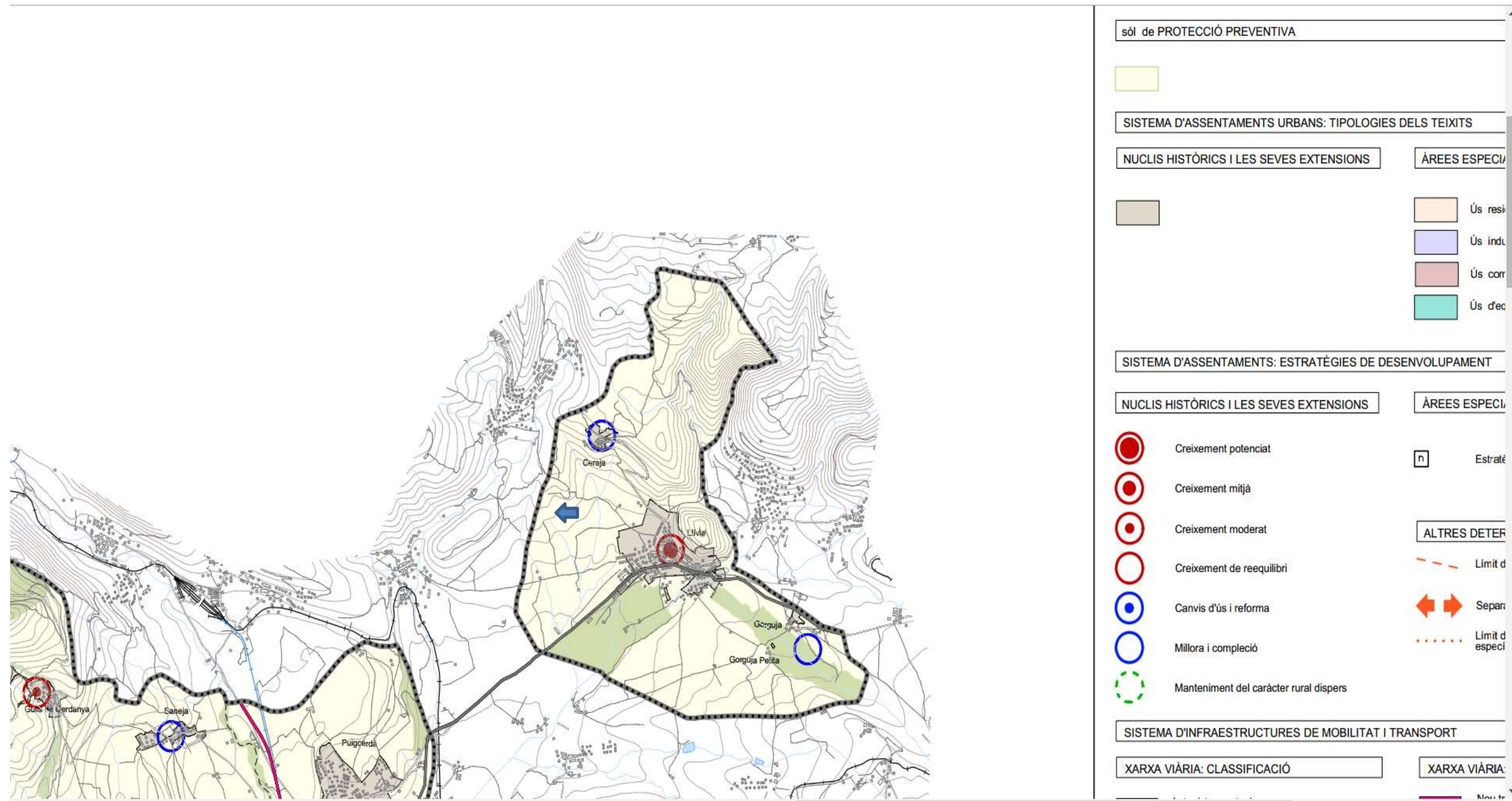
416091.1, 4702429.9

MUC. Mapa de valor informatiu

© Generalitat de Catalunya

S'observa com l'àmbit del circuit esta classificat amb la Clau 20a (sòls de protecció preventiva)

Qualificació de l'àmbit d'acord amb pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran



S'observa com l'àmbit del circuit (assenyalat amb una fletxa ←) esta classificat com a Sòl de protecció preventiva.

## El Text refós de la Llei d'urbanisme

Com hem vist l'article 2.10 *Sòl de protecció preventiva: regulació*, del PTPAPA diu que

*El sòl de protecció preventiva està subjecte a les limitacions que la legislació urbanística estableix per al règim de sòl no urbanitzable i que s'assenyalen bàsicament a l'article 47 del Text refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005).*

A tal efecte a l'article 47.4 *Règim d'ús del sòl no urbanitzable*, del Text refós de la Llei d'urbanisme, assenyala que

*4. El sòl no urbanitzable pot ésser objecte d'actuacions específiques per a destinar-lo a les activitats o els equipaments d'interès públic que s'hagin d'emplaçar en el medi rural. A aquest efecte, són d'interès públic:*

- a) Les activitats col·lectives de caràcter esportiu, cultural, d'educació en el lleure i d'esbarjo que es desenvolupin a l'aire lliure, amb les obres i instal·lacions mínimes i imprescindibles per a l'ús de què es tracti.*

El motociclisme off-road es una activitat col·lectiva de caràcter esportiu.

## AIXÍ ENTENEM QUE L'ACTIVITAT ES COMPATIBLE AMB EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC I EL PLANEJAMENT TERRITORIAL.

**L'ÀMBIT DE L'ÀREA SEGUIRIA MANTENINT LA QUALIFICACIÓ DE NO URBANITZABLE**, per que l'actuació esdevé reversible des del punt de vista ambiental, en no requerir-se instal·lacions fixes ni obres que modifiquin el terreny.

No es realitzaria cap obra ni moviment de terra. Només **s'adequarien i ordenarien els traçats actualment existents i els accessos**, tot eliminant els no necessaris. Per la gestió de l'Àrea de circulació pel lleure i l'esport **s'instal·laria com a molt un mòdul prefabricat integrat en l'entorn**.

## IX: AFECTACIONS ALS VECTORS AMBIENTALS

Per tal d'establir les Normes de Circulació Aplicables que l'article 15 del Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, obliga a establir en un Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, es considera convenient **tenir en compte, prèviament, les afectacions als diferents vectors ambientals i d'altres afectacions** que aquesta Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport pot comportar. I preveure, en el seu cas, la seva minimització.

### AIGUA:

L'activitat no comporta cap mena d'abocament d'aigua, pel que no té cap afectació sobre aquest vector. Pel que fa a afectació al Domini Públic Hidràulic assenyalar que dins l'Àrea no existeix cap riu ni riera. Per tant doncs no existeix cap afectació en aquest vector ambiental.

### AIRE:

#### Emissions dels vehicles

Existeixen exclusivament les emissions dels vehicles que hi circularan, fet que fa que no sigui necessari el que l'Àrea disposi de cap autorització específica. La seva afectació, a més, es inapreciable perquè tal i com assenyala *l'Estudi de la Diagnosi de la pràctica de l'esport del motociclisme en espais naturals, de març de 2006, i la Proposta de mesures per la minimització dels impactes del motociclisme a Catalunya, de desembre de 2010, de la Universitat Autònoma de Barcelona*, que analitza l'afectació sobre l'entorn del motociclisme off-road a Catalunya, i que diu que:

*“Les 30.000 motocicletes off-road que a Catalunya surten amb certa regularitat generen una contaminació atmosfèrica per emissions que pot ser calculada. Concretament el CO<sub>2</sub>. Emprant una metodologia basada en el càlcul dels 30.000 usuaris i un ús promig de dues sortides al mes (26 dies a l'any), amb un promig de 30 quilòmetres per sortida, donaria un total de 23,4 milions de quilòmetres a l'any.*

*Segons el Department for Environment, Food and Rural Affairs del Regne Unit, una moto d'entre 125 i 500 cc. té unes emissions de CO<sub>2</sub> per quilòmetre de 93,9 gCO<sub>2</sub> (DEFRA, 2008). Aleshores, aplicant aquest factor, trobem que els quilòmetres que du a terme el parc de motocicletes de muntanya català, generen gairebé 2,2 tones de CO<sub>2</sub> l'any (2,197 tones).*

*Per tal de saber si aquestes emissions són moltes o poques, cal comparar-les amb altres mitjans de transport. Per fer aquest exercici teòric s'ha escollit el mitjà de transport aeri.*

*Així, segons DEFRA (2009), un avió que de promig hi viatgin 100 persones i faci un vol domèstic de tipus Barcelona-Madrid (~1.000 quilòmetres) fa un consum de 17.10 quilos de CO<sub>2</sub> per quilòmetre (0.1710 kg de*

CO<sub>2</sub> per km./pax) i per tant, el total són 8,12 tones de CO<sub>2</sub> per trajecte. **Així, un pont aeri d'anada i tornada de Barcelona a Madrid, emetria més de 16 tones de CO<sub>2</sub> que és el mateix que les emissions del parc de motocicletes off-road català en vuit anys.**

Apart cal tenir en compte que els vehicles que hi circularan, son vehicles fabricats amb les homologacions que exigeix la normativa vigent europea.

Assenyalar també, que s'està desenvolupant amb força la moto elèctrica, de la que ja existeixen diferents models al mercat.

#### Qualitat de l'aire

Existeix la possible generació de pols, ja que els recorreguts s'implanten directament sobre el terreny, si les condicions meteorològiques afavoreixen situacions de sequedat. En aquest cas es referim a la pols que pugues produir-se pels pas dels vehicles i degut a condicions atmosfèriques desfavorables quant a humitat.

Al respecte *l'Estudi de la Diagnosi de la pràctica de l'esport del motociclisme en espais naturals, de març de 2006, i la Proposta de mesures per la minimització dels impactes del motociclisme a Catalunya, de desembre de 2010*, elaborats per l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona,, conclou que: *"l'aixecament de pols es un efecte poc rellevant limitat als marges dels camins (màxim 2,6 metres)"*.

Aquest estudi inclou, al respecte, un anàlisi comparatiu de creixement de la vegetació, tot comparant una parcel·la exposada a alta deposició de pols en un camí d'alta circulació d'automòbils, amb un altra que rebia una baixa deposició de pols, i amb una tercera de control, allunyada de fonts emissores de pols per part de la circulació Aquest anàlisi conclou que no es troben diferències significatives en quant a: Nombre de flors, nombre i maduresa dels fruits i creixement per influència de la pols.

Malgrat tot es important tenir en compte en aquest cas que, apart dels efectes que pogués suposar vers la qualitat de l'aire, **la formació de pols es un element a evitar de manera fonamental pels usuaris.** L'existència de pols disminueix la visibilitat dels usuaris el que pot afectar de manera important a la pràctica de l'activitat i a la seguretat dels practicants. Per tant es un aspecte a considerar en la gestió dels diferents recorreguts que s'estableixin en l'Àrea.

Així per evitar la formació de pols, en circumstàncies adverses d'humitat, esta previst regar els recorreguts, a traves d'una cuba.

Si les condicions ho requereixen el reg s'efectua tant abans de la utilització dels recorreguts. Inclús quan aquests s'estan utilitzant, tot aturant momentàniament l'activitat per regar, en el cas de condicions d'extrema sequedat.

#### **RESIDUS:**

L'activitat, en si, no es generadora de residus, Ara be, pel fet que les persones que hi acudeixen si poden generar residus, es te previst el següent:

1. En el Paddock es disposaran els corresponents contenidors adequats pels residus que les persones assistents puguin generar. Aquests contenidors estan separats per les següents fraccions de residus: Orgànics, Paper, Plàstics i Rebuig, i estaran convenientment senyalitzats. A la vegada s'informarà convenientment als usuaris la necessitat, no sols d'utilitzar els contenidors existents, sinó que es realitzi una adequada selecció dels residus a dipositar. En l'Àrea no es permet la realització de cap canvi d'olis de les motocicletes, motiu pel que no es necessari disposar de cap contenidor per recollida d'envasos que continguin olis. Per tal de preveure comportaments inadequats per part dels usuari de l'àrea, s'informarà explícitament d'aquesta prohibició expressa.
2. Per part del gestor de l'Àrea es duran periòdicament els residus generats als contenidors municipals més propers. Aquesta gestió es farà amb la periodicitat de 1 setmana, a no ser que durant aquest període no hi hagi hagut activitat a l'Àrea. De la mateixa manera en el cas de una activitat superior i per tant d'una generació més gran de residus que comporti l'emplenament dels contenidors existents, la gestió es faria amb una periodicitat menor a 1 setmana i ajustada a la generació de residus i la capacitat dels contenidors existents de les diferents fraccions.
3. En l'Àrea no es permet cap mena de magatzem de combustible. Aquest es portat directament pels afeccionats en contenidors homologats, pel reompliment de les motos. Tot retirant-los en marxar.

#### **SOROLLS:**

L'Àrea comporta les emissions sonores dels vehicles que circularan pel circuit.

Totes les motocicletes que hi circulin, estaran homologades per la CE, com a tal, pel que les emissions de vehicles a motor son les homologades.

Malgrat tot, quant a una possible afectació de les emissions sonores cal considerar que els habitatges més propers es troben a Cereja (a 704 metres en línia recta, en el punt més proper) pel que les immissions sonores

que poguessin existir, en el seu cas, serien mínimes i inapreciables. Les motocicletes que s'utilitzen poden circular per la via pública.

Només considerar en aquest sentit, que durant l'existència d'aquests recorreguts fa 27 anys no hi hagut cap queixa al respecte.

#### Mesures minimitzadores

De totes maneres per tal de minimitzar en el possible les emissions sonores, el gestor de l'Àrea estableix les següents condicions:

1. La prohibició ordinària de la circulació en horari nocturn, i la fixació com horaris permesos per la circulació exclusivament els diürns, d'acord amb l'època de l'any.
2. La obligatorietat que les motos que hi circulin estiguin homologats per la CE, com a tals.
3. I la prohibició de no utilitzar silenciadors en els tubs d'escapament, així com la prohibició d'utilització de aparells i estris no homologats, de qualsevol naturalesa, que produeixin una elevació del nivell de soroll dels motors. A tal efecte el gestor de l'Àrea durà a terme les comprovacions que consideri oportunes, a traves de sonòmetre, per assegurar l'acompliment d'aquesta condició.
4. Es important també al assenyalar al respecte que l'actual tecnologia i disseny de les motocicletes preveuen la necessària utilització de sistema d'escapaments i silenciadors, que de no utilitzar-los o de modificar-los comporten una pèrdua important de prestacions en les motocicletes, pel que actualment cap pilot utilitza elements no homologats per l'afectació mecànica que comportaria en les motocicletes.
5. En el cas de les motocicletes elèctriques, cada cop mes utilitzades, aquest aspecte ja no es rellevant.

#### **MEDI NATURAL:**

Com a aspectes rellevants:

1. No esta inclosa ni afecta a cap espai natural protegit
2. No esta inclosa en cap espai del PEIN (Pla d'Espais d'Interès natural),
3. No esta inclosa en cap espai que conformi la Xarxa Natura 2000: ni LIC's (Llocs d'Interès Comunitari) ni ZEPA's (Zones d'Especial Protecció per a les Aus)

4. No esta inclosa dins cap Espai Natural de Protecció Especial declarat pel la Llei 12/1985, de 13 de juny, d'espais naturals.
5. L'àmbit no presenta cap valor natural remarcable: Es tracta d'una zona amb vegetació arbustiva i herbàcia, sense l'existència d'arbres. No es pot parlar doncs de comunitats vegetals ben formades i consolidades sinó que son formacions de transició, ruderals.
6. No existeix cap habitat d'interès comunitari.
7. La fauna esta integrada bàsicament per espècies antropòfiles, adaptades a la pressió humana i a habitats transformats, sense constituir poblacions desenvolupades. la diversitat faunística es petita i s'observen només densitats remarcables d'espècies antròpiques lligades a habitats ruderals.
8. Es una zona sense cap formació rocosa ni aquàtica, que propiciarien l'existència d'espècies rupícoles o aquàtiques, i sense cap formació vegetal consolidada ni que figuri en les habitats d'interès natural que s'inclouen en els hàbitats que assenyala la Directiva Habitats:

#### Mesures correctores

Tot i això per tal d'evitar la més mínima afectació:

1. Les motos circularan exclusivament pels recorreguts marcats, i exclusivament per ells. S'evita així l'afectació fora dels mateixos.
2. Per part del titular de l'Àrea s'anirà comprovant l'estat d'utilització dels diferents recorreguts marcats, tot limitant, en cas necessari, els pas per alguns d'ells per evitar erosions. A la vegada es mantindran aquests recorreguts, i es realitzaran les tasques necessàries, per mantenir-los en les condicions necessàries per la seva utilització i per evitar que es malmetin.
3. L'accés a l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport Llivia restarà tancada per evitar que pugui ser utilitzada sense control.

#### Conclusions pel que fa al Medi Natural:

1. Des del punt de vista natural la zona on s'ubica l'activitat no presenta cap valor remarcable, i per tant no pot comportar cap afectació a valors naturals.
2. La constitució d'aquesta Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport no comporta cap actuació irreversible vers el medi natural, perquè no existeix la implantació de cap mena d'infraestructura.

3. Es tracta simplement d'una regulació de circulació amb finalitats de lleure i esport. Els terrenys sobre les que s'implanta segueixen mantenint la seva condició i estructura prèvia, i malgrat es puguin establir uns recorreguts en els mateixos, poden ser eliminats en quant es desitgi, tot retornat el terreny al seu estat inicial, fet que es produiria de manera natural, si no s'efectuen tasques de manteniment dels recorreguts.
4. Els recorreguts es marcaran, per tal les motos circulin les motos, i exclusivament per ells, i, a més, per part del Titular de l'Àrea s'anirà comprovant l'estat d'utilització dels diferents recorreguts marcats, tot limitant, en cas necessari, els pas per alguns d'ells per evitar erosions. Per part del Titular es mantindran aquests recorreguts, i es realitzaran les tasques necessàries, per mantenir-los en les condicions necessàries per la seva utilització i per evitar que es malmetin.
5. El terreny no perd la seva condició de no urbanitzable. En quant cessa l'activitat el terreny torna a la seva situació original, inclús sense la necessitat de realitzar cap actuació, car no es modifica la topografia existent. Els recorreguts es marquen seguint la orografia existent.
6. Aquest aspecte de reversibilitat, des del punt de vista natural es considera fonamental, pel que aquesta pot ser una condició explícita a assenyalar en l'Autorització que s'atorgui per part de l'Ajuntament de Llívia.

## X. D'ALTRES AFECTACIONS

### Paisatge

A la vista de la documentació aportada es pot afirmar que globalment el paisatge de l'àmbit, en si mateix, no presenta cap particularitat destacable, a nivell d'elements naturals.

Cal indicar que la reduïda superfície de l'àmbit d'actuació, que suposa la finca del Paratge d'en Calbera, no presenta formacions vegetals ben formades i consolidades, sinó que son formacions de transició,

La zona d'actuació presenta doncs un *valor paisatgístic poc elevat* a diversos nivells. En aquest sentit, els *valors naturals* del paisatge que fan referència als factors o elements que determinen la qualitat del mateix:

1. Esta molt influenciat per l'acció de l'home al llarg del temps en el Paratge d'en Calbera i les zones annexes, que fa que la mateixa presenti baixos nivells de biodiversitat i de qualitat paisatgística.
2. Altrament, no es pot qualificar l'emplaçament com un lloc de grans qualitats paisatgístiques, perquè intrínsecament el paisatge no té cap qualitat destacable. No hi ha penya-segats, ni cursos fluvials importants. No hi ha formacions geològiques excepcionals, ni formacions florístiques d'especial rellevància, etc.

A més, com s'ha dit, els recorreguts implantats directament sobre el terra, aprofitant el relleu natural, que fa que s'integrin totalment i no distorsionen la visibilitat. Així, aquest fet que els recorreguts implantats directament sobre el terra fa que s'integrin totalment i no distorsionen la visibilitat respecte els possibles observadors car, a més, no existirà cap instal·lació, ni infraestructura, ni element.

Es pot concloure doncs, que l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llívia **no disminueix la qualitat paisatgística** respecte l'entorn, bàsicament per la baixa qualitat del paisatge existent a la zona, a la vegada que per la seva integració per:

1. Que l'activitat s'implanta directament sobre el terra aprofitant el relleu natural
2. Que esta envoltada de camps de conreu i pastures,
3. Que no comporta cap mena d'implantació de infraestructura, pel que no poden generar-se instal·lacions d'elements distorsionats.

En la gestió de l'Àrea es tindrà en compte que la seva utilització es realitzi d'una manera endreçada, per part

dels usuaris.

### **Valors arqueològics**

Tot i que no es té coneixement de cap element arqueològic en la zona on es pretén establir l'Àrea, tal i com estableix l'article 51 de la Llei de Patrimoni Cultural Català, en el cas del descobriment de restes amb valor arqueològic fets per atzar i els de caràcter singular produïts com a conseqüència d'una intervenció arqueològica, es comunicaran, en el termini de 48 hores, al Departament de Cultura o a l'Ajuntament de Llivia, que a la vegada tindrà d'informar-ne a l'esmentat òrgan de la Generalitat de Catalunya.

Així mateix, l'article 52 de la esmentada Llei, estableix que si durant l'execució de qualsevol actuació dins l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia es troben restes o objectes amb valor arqueològic, el gestor de l'Àrea, haurà d'interrompre immediatament els treballs, prendre les mesures de protecció adequades i informar-ne en el termini de 48 hores al Departament de Cultura, que a la vegada ho comunicarà a l'Ajuntament pertinent.

### **A d'altres usuaris**

L'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport es situa en una propietat privada. Per tant no existeixen altres usos que els derivats de les activitats que desenvolupa la propietat i per tant no existeixen d'altres usuaris del territori que poguessin veure's afectats.

D'altra banda l'accés a l'Àrea de circulació pel lleure i l'esport es exclusiu de la finca on es desenvoluparà la mateixa i no afecta a d'altres vials ni accessos. És exclusiva de la propietat on es desenvoluparà l'Àrea de circulació. Per tant no es produeix afectació a d'altres usuaris.

Per tant no es produeix afectació a d'altres usuaris.

## **XI. NORMES DE CIRCULACIÓ APLICABLES**

Tal i com preveu el Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, en el seu article 15 que regula les Àrees de Circulació pel Lleure i l'Esport, cal establir les Normes de Circulació Aplicables que s'observaran en l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport. En aquest cas la de Llivia.

Esdevenen per tant les CONDICIONS D'US DE L'ÀREA DE CIRCULACIÓ PEL LLEURE I L'ESPORT per part dels seus usuaris.

Aquestes Normes són les següents:

1. Els usuaris seran els motoristes que compleixin amb les condicions d'utilització de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport Llivia.
2. La utilització de l'Àrea es realitzarà exclusivament en horari diürn.
3. Els aforaments màxim seran de 25 motos voltant a la vegada.
4. L'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia està destinada a activitats de lleure.

En cas de voler realitzar alguna competició aquesta deurà estar autoritzada per la Federació Catalana de Motociclisme.

5. Només està permesa la circulació de motos off-road.
6. No es permet la circulació de les motocicletes fora de les zones assenyalades a tal efecte, que es marcaran adequadament.
7. L'única via d'accés a la Àrea és a través del vial que parteix del Camí SC312 de Llivia al Paratge d'en Calbera.
8. Les motos no matriculades només poden circular dins l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport. Mentre que les matriculades, poden circular fora de l'Àrea, però atenent al que assenjala la vigent normativa sobre circulació.
9. Per evitar accidents es marcarà un sentit per rodar en els recorreguts, i es senyalitzaran adequadament els llocs d'entrada i sortida als recorreguts, que es faran des del Paddock. S'haurà de respectar sempre el sentit de rodatge en els recorreguts, i només es podrà accedir i sortir dels mateixos en les zones assenyales.



10. Els vehicles dels usuaris que accedeixin amb cotxe, s'hauran de deixar exclusivament a la zona habilitada com a Paddock. No podran circular fora d'aquesta zona de Paddock. S'hauran de deixar en condicions que no afectin als vials existents a la zona, ni al conjunt de l'Àrea.
11. Per part dels usuaris només es pot accedir als recorreguts des del Paddock. En el qual se dura a terme el control dels mateixos abans d'accedir als recorreguts.
12. L'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia, haurà de gaudir d'una Pòlissa de Responsabilitat Civil que cobreixi l'ús de les instal·lacions per part dels pilots usuaris i dels acompanyants que puguin accedir al mateix.
13. Els usuaris de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia, hauran de comptar amb la corresponent cobertura per accidents que cobreixi la Llicència Federativa de la Federació Catalana de Motociclisme, o una Assegurança específica que es contracti per part del gestor de l'Àrea.
14. No es permet la utilització de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia, de cap usuari que no dugui l'equipament adequat per a la pràctica esportiva.
15. Està terminantment prohibit utilitzar l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport per part de cap usuari que estigui sota els efectes de l'alcohol ni cap mena de droga ni estupefaent. I es duran a terme els controls necessaris per part del gestor de l'Àrea.
16. El gestor de l'Àrea recollirà en un document les normes d'utilització de l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia, que figurarà en la seva Web, tant en català, castellà i francès, i que restarà a disposició dels usuaris dins l'Àrea. Document on es relacionaran les normes de funcionament que estableixi l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia, i a les sancions que puguin ser objecte per part de la titularitat, pel no compliment de les normes d'utilització que a tal efecte s'estableixin. I on s'avisarà que aquells usuaris que hagin incorregut en algun comportament inadequat i contravenint les normes d'ús se'ls prohibirà la seva utilització en el futur.
17. Tots els vehicles que accedeixin a l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport de Llivia, hauran de gaudir d'una autorització específica del gestor de la mateixa per la seva utilització.:
18. Es crearan unes "enganxines identificatives" per les persones autoritzades, que serà obligatori col·locar al porta números frontal de la motocicleta per tal de poder fer ús de l'Àrea de Circulació per al Lleure i l'Esport Llivia.

## XII. IDONEÏTAT DE L'ÀREA DE CIRCULACIÓ PEL LLEURE I L'ESPORT DE LLIVIA

L'establiment d'aquesta Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport es considera idònia per les següents consideracions:

1. L'indret on es pretén crear aquesta activitat es considera idoni, i contribueix a més a regular l'activitat a través de la regulació que estableix el Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural,.
2. Es considera necessari que la practica d'aquesta activitat esportiva es realitzi d'una forma controlada i on es fixin les formules per a que el seu desenvolupament es faci d'acord amb el respecte a l'entorn i als altres usuaris del territori. I que centri als practicants i evitant la pràctica indiscriminada i incontrolada pel territori. No existeix cap Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport en la comarca de La Cerdanya.
3. S'han realitzat estudis referents als impactes ambientals produïts per les pràctiques motoritzades en espais naturals, per part de la Universitat Autònoma de Barcelona, els resultats del qual, conclouen que de poder-se produir impactes, aquests poden ser considerats com afectació molt reduïda, i molt més encara quan l'activitat es desenvolupi en recorreguts establerts dins zones determinades, prèviament traçats i senyalitzats, com són les Àrees de Circulació pel Lleure i l'Esport.
4. Com s'ha comprovat en l'apartat sobre afectacions als vectors ambientals, aquestes són molt reduïdes i localitzades i, en el seu cas, es contemplen les adequades mesures de gestió per minimitzar-les en lo possible.
5. Es tracta d'una activitat totalment reversible des del punt de vista natural.
6. Es situa en una zona molt humanitzada, sense valors naturals remarcables.
7. L'Àrea no afecta a cap zona de protecció (Espai Natural de Protecció Especial, PEIN, Xarxa Natura 2000, etc.), ni està proper a cap d'ells.
8. No afecta a la qualificació urbanística dels terrenys sobre els que s'ubicarà l'Àrea de circulació segueixen mantenint la seva qualificació urbanística.
9. El nucli habitat més proper es Cereja que es troba a 704 metres, pel que es preveu que no pugui existir cap afectació sonora, apart del fet que totes les motocicletes que hi circularan estaran homologades per la UE. De fet en els 27 anys de funcionament d'aquests recorreguts mai ha existit cap queixa al respecte.

10. Els recorreguts establerts dins l'Àrea de Circulació pel Lleure i l'Esport, comptarà amb els condicionants tècnics necessaris, per a la practica de les especialitats del motociclisme off-road.
11. Respon a una demanda que ha vingut reclamant el sector: Poder oferir a l'afecionat a les disciplines del motociclisme off-road. Àrees on poder desenvolupar de manera controlada i regulada la seva activitat. En aquest cas el que, a més, un Motoclub local que pugui dur a terme les seves activitats esportives a La Cerdanya..
12. Es troba ben comunicada, essent fàcil l'accés des de la carretera Camí SC312, sense necessitat de tenir de fer-se cap mena d'obra. i no requereix ni la construcció ni l'adequació de cap vial.
13. Compta amb unes normes de circulació aplicables, com assenyala el Decret 166/1998, de 8 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural.
14. Compta amb un gestió específica que obliga a l'observança de les normes i conductes necessàries per realitzar un us responsable i d'acord amb el que assenyala la vigent normativa esportiva i d'accés al medi natural.

Redactat per Alejandro de Juan, Biòleg  
Col·legiat al Col·legi de Biòlegs de Catalunya, amb el nº 215181-C  
Llívia, gener de 2019

## **ANNEXOS**

Annex 1: Resolució 405/VIII, del Parlament de Catalunya

Annex 2: Autorització de la propietat

**Annex 1:**  
**Resolució 405/VIII, del Parlament de Catalunya**

Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i el Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 46267).

Finalment, d'acord amb l'article 146 del Reglament, ha adoptat la següent

#### RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a efectuar els estudis necessaris per a desenvolupar el reglament i dotar pressupostàriament el que es disposa en l'article 71 de la Llei 18/2007, del 28 de desembre, del dret a l'habitatge, amb la finalitat de facilitar l'accés a l'adquisició d'habitatge a la gent jove, i a incloure-hi també les mesures sobre el règim de copropietat del Pacte nacional per a l'habitatge 2007-2016.

Palau del Parlament, 25 de febrer de 2009

El secretari de la Comissió Esteve Pujol Badà La presidenta de la Comissió Dolors Clavell i Nadal

#### **Resolució 404/VIII del Parlament de Catalunya, sobre la campanya «Plantem pel planeta» del Programa de les Nacions Unides per al medi ambient**

Tram. 250-01493/08

#### Adopció

Comissió de Medi Ambient i Habitatge  
Sessió núm. 27, 25.02.2009, DSPC-C 503

#### COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I HABITATGE

La Comissió de Medi Ambient i Habitatge, en sessió tinguda el dia 25 de febrer de 2009, ha debatut el text de la Proposta de resolució sobre la campanya «Plantem pel planeta» del Programa de les Nacions Unides per al Medi Ambient (tram. 250-01493/08), presentada pel Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, i les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i el Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 46266).

Finalment, d'acord amb l'article 146 del Reglament, ha adoptat la següent

#### RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a sumar-se a la campanya «Plantem pel planeta» del Programa de les Nacions Unides per al medi ambient (PNUMA), adaptant-lo a les necessitats reals del territori català i reforçant-ne els vessants educatiu i divulgatiu.

Palau del Parlament, 25 de febrer de 2009

El secretari de la Comissió Esteve Pujol Badà La presidenta de la Comissió Dolors Clavell i Nadal

#### **Resolució 405/VIII del Parlament de Catalunya, sobre la regularització de les vies d'accés i de la circulació dels vehicles motoritzats en el medi natural**

Tram. 250-01507/08

#### Adopció

Comissió de Medi Ambient i Habitatge  
Sessió núm. 27, 25.02.2009, DSPC-C 503

#### COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I HABITATGE

La Comissió de Medi Ambient i Habitatge, en sessió tinguda el dia 25 de febrer de 2009, ha debatut el text de la Proposta de resolució sobre la regularització de vies d'accés per a vehicles motoritzats en zones rurals (tram. 250-01507/08), presentada pel Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, i les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i el Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 46463).

Finalment, d'acord amb l'article 146 del Reglament, ha adoptat la següent

#### RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Iniciar el procés de modificació de la normativa d'accés motoritzat al medi natural, i valorar:

a) La possibilitat de canviar els criteris d'amplitud de les vies per a la circulació motoritzada, incloent la finalitat i la naturalesa de les pistes.

b) La delimitació clara i adequada per als usuaris dels conceptes de camins d'ús públic i de camins d'ús privat.

2. Donar suport a les iniciatives que es duen a terme en l'àmbit federatiu per a crear una llicència verda, que funcioni com un codi de conducta per a la circulació motoritzada en el medi natural.

3. Donar suport a les iniciatives per a la creació d'àrees temporals per al lleure i l'esport.

Palau del Parlament, 25 de febrer de 2009

El secretari de la Comissió Esteve Pujol Badà La presidenta de la Comissió Dolors Clavell i Nadal

**Annex 2:**  
**Autorització de la propietat**

## REUNITS

D'una part

EL Sr. Ramon Abellanet Casu, major d'edat, veí de Llívia amb domicili al Carrer Calvera núm. 2 amb DNI 40543504R.

I d'una altra,

El Sr. Hervé Vaqué, major d'edat i nacionalitat francesa, veí de Dorres (66) amb domicili al 16 Rue de l'Église amb DNI núm 060966300045

## INTERVENEN

EL Sr. Ramon Abellanet Casu en la seva qualitat d'Administrador Solidari de la Societat d'EN CORONAS S.L. inscrita en el Registre Mercantil de Barcelona el 25 de Novembre de 1974 amb NIF núm B08377814 amb domicili el moment del contracte a Llívia, Carrer Calvera núm 2.

I el Sr. Hervé Vaqué com a arrendatari

Reconeixent-se mútuament capacitat civil necessària per contractar i obligant-se

## EXPOSEN

Primer.- Que la Societat EN CORONAS i en lo successiu propietat, és propietària d'uns camps situats al "Paratge d'En Calvera" del terme municipal de Llívia província de Girona.

Segon.- El Sr. Hervé Vaqué i d'altre signant, en lo successiu arrendatari, estan interessats en llogar els camps assenyalats amb rotulador en el plànol adjunt, per adaptar unes pistes de terra seguint sensiblement la orografia natural de les parcel·les.

I havent arribat les parts a un acord sobre les condicions del contracte, formalitzen les següents:

## CLAUSULES

A.- **Preu:** ( ) euros anuals (dos mil cinc-cents euros anuals) a pagar a la firma del contracte i cada any a la data de a pròrroga.

B.- **Durada:** 3 anys (tres anys) a comptar de la data del contracte. Passats els tres anys quedarà prorrogat any per any si cap part no avisa l'altra per donar-lo per acabat.

C.- **Clàusula per si l'hem de vendre:** Si dintre del termini d'aquest contracte la propietat vengués les parcel·les que es lloguen, es donaria a l'arrendatari un temps prudencial de tres mesos perquè deixés lliure el terreny. En aquest cas s'abonaria a l'arrendatari, l'import del lloguer pagat a l'avançada i que excedís al temps d'ocupació. No s'abonaria res pel concepte de perjudici que ocasionalment pogués tenir l'arrendatari.

D.- **Permisos oficials.** Seran a càrrec de l'arrendatari.

E.- L'arrendatari coneix la categoria urbanística del sector i l'accepta.

F.- S'ha de donar pas pel mig de la parcel·la núm 28 per anar al camp de Josep Blanqué que és la parcel·la núm. 10.

G.- Totes les despeses per adaptar pistes i d'altres a càrrec de l'arrendatari.

H.- L'arrendatari haurà de deixar el terreny tal com està ara si la propietat ho creu convenient quan deixi els terrenys.

I.- **Responsabilitat civil:** En cas d'algun accident o incident serà a càrrec de l'Arrendatari que serà responsable en tot moment de les mesures de Seguretat i Salut i el compliment de les mateixes per les persones que en tot moment ocupin els terrenys. L'Arrendatari està obligat a tenir una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi qualsevol demanda pels accident o incidents que es puguin produir.

**La propietat no té cap Responsabilitat civil**

J. **Ocupació de les parcel·les.** Les parcel·les números 11 i 28 queden partides perquè a la meitat de sota queda un camp cultivable. La parcel·la núm. 9 també és de la Propietat però no la poden fer servir per res. La parcel·la número 3 igualment és de la propietat però és cultivable, tampoc es poden fer servir.

K. **Risc, ventura i indemnitzacions** L'adaptació de les parcel·les es realitzen a risc i ventura de l'Arrendatari i no té cap dret a reclamar a la Propietat.

L.- **Rescisó del contracte** Seran causa de la rescisó del contracte:

- L'incompliment per part dels contractants de qualsevol de les clàusules d'aquest contracte.
- L'incompliment injustificat dels terminis d'execució establerts en aquest contracte.
- L'incompliment de les normes de Seguretat i Salut.

I en prova de conformitat, signen el present contracte en el lloc i data seguidament indicats.

Llívia, 1 de Gener de 2020

L'Arrendatari

Hervé Vaqué



La Propietat

Ramon Abellanet Casu

Administrador Solidari d'EN CORONAS S. L.

