

LA BTT A L'ALT PIRINEU I ARAN

Implantació, reptes i oportunitats

RESUM EXECUTIU

Autors: Xavier Campillo i Besses, Doctor en Geografia
Jordi Roig i Mateu, Enginyer Tècnic Agrícola

Promotors: IDAPA i Taula de Camins de l'Alt Pirineu i Aran ([web](#))

Data: Desembre 2023

La **versió completa** de l'estudi es pot descarregar en [aquest enllaç](#).

1. CONTEXT I OBJECTE DE L'ESTUDI

La bicicleta de muntanya (coneguda per les sigles BTT) té més de 30 anys d'existència, i les activitats que hi estan vinculades han esdevingut un sector consolidat, amb una especial incidència a les zones de muntanya d'arreu del món. Es tracta d'un sector ric i divers que segueix creixent i evolucionant.

L'aparició de models de BTT elèctrica, cada cop més eficients i amb preus més assequibles, estan modificant el sector d'uns anys ençà, ampliant les tipologies d'usuaris i diversificant els usos o pràctiques lúdico-esportives.

Aquesta transformació planteja nous reptes en diversos àmbits. D'una banda, l'electrificació de les bicicletes proporciona noves oportunitats, especialment en zones de muntanya, car relativitza els límits que el desnivell i el pendent del terreny imposava sobre determinades pràctiques i usuaris; de l'altra, pel mateix motiu, pot plantejar nous reptes, ambientals i socials, que deriven de la introducció de la bicicleta en espais naturals i rurals on fins ara no tenia accés.

Per tant, tot i que la bicicleta al medi natural fa més de 30 anys que hi és present, **l'augment de tipologies, activitats i usuaris fa necessari actuar i anticipar-se a possibles problemes i a la vegada canalitzar les oportunitats** que ofereix aquesta activitat per al desenvolupament territorial.

Amb aquest context de partida, l'estudi **indaga en les contradiccions, oportunitats i amenaces de la mobilitat en BTT**, un tipus de vehicle que es troba en un procés dinàmic i accelerat de canvi.

L'àmbit de l'estudi són **les comarques de l'Alt Pirineu i l'Aran**, però s'han tingut en compte també informants i experiències d'altres comarques de muntanya, i d'altres indrets de Catalunya i Espanya.

2. TIPOLOGIA DE PRÀCTIQUES, BICICLETES I USUARIS

En aquest moment hi ha **gran varietat de tipologies de bicicletes** (elèctriques i no), que comporten una gran diversitat d'usos i/o activitats.

Una primera gran diferenciació és la de:

- 1) les activitats turístiques, que inclourien les activitats més tranquil·les i on hi hauria les activitats de passeig, el cicloturisme i el que en podríem dir excursionisme en bicicleta;
- 2) les pràctiques esportives, que circulen per itineraris o circuits concebuts o construïts amb aquesta finalitat específica i camps a través, i que són més exigents físicament i tècnica que les pràctiques turístiques, a més de tenir un component de risc elevat.

D'altra banda, la majoria de pràctiques de BTT es poden fer amb bicicleta elèctrica. En aquest sentit, els estudis existents no detecten diferències substancials entre els usuaris de BTT convencionals i de BTT elèctriques, però caldrien més investigacions al respecte.

Entre les principals tipologies de bicicletes i usuaris de BTT destaquen les següents:

- **Passeig:** consisteix en circular per pistes i camins amb poc desnivell i sense dificultat tècnica.
- **Gravel:** són bicicletes similars a les de carretera, però la seva geometria i les rodes els permeten combinar la circulació per pistes, senders fàcils i carreteres. També s'utilitzen per viatjar amb bicicleta portant equipatge.
- **BTT rígida (cross country, XC):** són les bicicletes més habituals en muntanya i amb més oferta al mercat. Permeten circular per pistes, camins i corriols sense que el nivell de dificultat sigui massa alt.
- **Enduro:** consisteix a anar per la muntanya però per llocs més complicats i a gran velocitat. A diferència del descens, també es fan pujades per diferents parts de les muntanyes. Les bicicletes tenen un quadre més lleuger i un bon recorregut de suspensió.
- **Descens (down hill):** consisteix a baixar a tota velocitat per un terreny complicat. Es pot fer usant el pendent natural del terreny o seguint circuits i itineraris dissenyats i construïts específicament per a aquesta finalitat. Les bicicletes de descens tenen un quadre pesat i robust.

3. OFERTA D'ACTIVITATS I CENTRES BTT

L'oferta d'activitats vinculades amb la bicicleta de muntanya és àmplia, variada i molt diversa, i en els darrers temps s'han anat incorporant noves modalitats.

Entre les principals tipologies d'activitats destaquen les següents:

- **Rutes organitzades de varis dies:** en serien alguns exemples Fera Pyrenees Mountain Gravel, Pedals de Foc o Andorra Bike Tracks, entre d'altres.
- **Espais habilitats en estacions d'esquí (bike parks).** S'hi practiquen diverses modalitats, però sobretot descensos (aprofitant els remuntadors per al transport de

bicicletes) i recorreguts de cross-country i amb e-bikes. Al Pirineu català i andorrà disposen d'espais habilitats les estacions de la Molina, Baqueira Beret, Pal Arinsal – Vallnord i Grand Valira, i també algunes estacions d'esquí nòrdic. Malgrat aquests casos, l'activitat vinculada a les pistes d'esquí encara és incipient comparada amb la que hi ha en altres països.

- **Bike parks creats per empreses** (com Aran Bike Parks, a la Val d'Aran) i **espais creats per entitats de voluntaris** (com ara Territori Lo Podall o Trenkabikers, al Pallars Jussà).
- **Activitats organitzades per empreses:** amb serveis de guiatge de descensos i/o rutes, remuntades per fer descensos, cursos, etc. Alguns exemples serien Gravity Pyrenees, Pallars Bike Trail o Berga Enduro.
- **Oferta promoguda o difosa per part de l'administració:** les diverses administracions turístiques difonen informació sobre les activitats en bicicleta, tant amb informació digital, com amb l'edició de tríptics i altres materials. El Conselh Generau d'Aran (Visit Val d'Aran, ÒC BIKE VAL D'ARAN) o el Consell Comarcal de la Cerdanya (Turisme Cerdanya) serien dos casos destacats.
- **Competicions:** són diverses, des d'una prova d'un dia a una de diversos dies, i altres a mig camí entre l'aventura i la competició.
- **Activitats fetes per lliure a través de la consulta de portals informatius especialitzats.** Els portals més destacats serien Trailforks, Wikiloc, Strava i Komoot.

D'altra banda, cal fer esment als **centres BTT**. A Catalunya i, específicament a les comarques de muntanya, n'hi ha diversos: Val d'Aran, les Valls d'Àneu, Sort-Pallars Sobirà, Pallars Jussà, la Seu d'Urgell, Montsec-la Noguera, Solsonès, Berguedà i Ripollès.

Els darrers vint anys els centres BTT han experimentat alts i baixos, però en un moment de canvi en què apareixen o es popularitzen noves modalitats de BTT, més tècniques i exigents, i que sorgeixen nous models d'equipaments com ara els nous dominis BTT (com el territori Lo Podall al Pallars Jussà) o els *bike parks* associats a l'ús estival de les estacions d'esquí, sembla que **un concepte renovat de centre BTT podria proporcionar un marc idoni per a l'ordenació i el desenvolupament d'aquestes propostes i iniciatives.**

4. BENEFICIS AMBIENTALS, SOCIALS I ECONÒMICS DE LA BTT

La voluntat de promocionar l'ús de la bicicleta per avançar cap a un desenvolupament sostenible és compartida arreu d'Europa, tal com posen de manifest l'*Estratègia catalana de la bicicleta 2025*, la *Estratègia estatal per la bicicleta*, presentada pel govern espanyol l'any 2021, i la *European Declaration on Cycling* proposada l'any 2023 per la Comissió Europea.

Són prou coneguts els beneficis que l'esport i l'activitat física tenen sobre la salut física i mental de les persones, i és clar que la bicicleta hi contribueix positivament en aquest sentit.

Així mateix, la bicicleta és també un instrument que apropa la societat al medi ambient i que pot contribuir a l'apreciació dels seus valors i a la seva conservació. I no cal dir que la bicicleta contribueix també a la millora general del medi ambient en tant que medi de transport accessible i no contaminant.

Al costat dels beneficis per a la salut i el medi ambient, es destaca sovint l'impacte del sector de la bicicleta en l'economia (directe, indirecte i induït), i, específicament, l'impacte potencial en l'economia local al medi rural.

En les zones de muntanya, i en un context de canvi climàtic, la BTT apareix com un **sector estratègic, alternatiu o complementari del turisme d'hivern**. Es tracta d'una activitat en plena expansió a les estacions d'esquí d'arreu del món, amb capacitat per produir canvis estructurals a llarg termini. Al nostre país aquesta tendència és encara incipient comparada amb la d'altres països, però també a Catalunya i Espanya s'observa una tendència general a l'alça amb un increment d'usuaris molt clar.

L'activitat de la bicicleta de muntanya, o l'accés amb bicicleta al medi natural, té una percepció general positiva per part de la gent del territori, que es vol promoure sobretot per l'aportació que fa al desenvolupament local, atès que es tracta d'una activitat que dinamitza el territori socialment i econòmic.

En experiències situades en l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran, com el cas del territori Lo Podall, basat en el voluntariat, hom valora tant l'impacte econòmic local com la forta dinamització social, així com la implicació intergeneracional.

5. IMPACTES AMBIENTALS ASSOCIATS A LA BTT

Al costat dels beneficis de la BTT, es manifesta igualment una preocupació per l'impacte negatiu que determinades pràctiques poden tenir en el medi ambient, principalment en la conservació dels sòls (en forma d'erosió) o de la biodiversitat.

Els estudis d'impacte ambiental de la BTT solen coincidir en que aquest impacte, comparativament, és similar al de les activitats pedestres (i inferior a les eqüestres), si bé el creixement lineal de l'impacte de la BTT al medi natural podria ser comparativament més elevat a mesura que s'incrementa el nombre d'usuaris. Aquesta afirmació apareix recurrentment en documents i xarxes socials, i el sector de la BTT la fa servir per exigir una equiparació entre ciclistes i excursionistes als camins de muntanya.

Hi ha pocs estudis específics sobre l'impacte ambiental de la BTT elèctrica, però mentre alguns autors creuen que no tindran un impacte superior a les BTT convencionals, d'altres preveuen un major impacte perquè suposen que l'increment de velocitat i el major abast potencial del ciclista amb assistència elèctrica comportarà l'afectació d'una extensió major d'espai natural.

Més enllà dels impactes ocasionats per la circulació per camins existents, preocupa l'obertura incontrolada de nous camins o corriols. De fet, **l'obertura de corriols informals constitueix el principal impacte ambiental de la BTT.**

En efecte, els estudis d'impacte ambiental distingeixen clarament entre l'impacte causat per l'ús de la vialitat existent, relativament limitat, dels impactes ocasionats per l'obertura o creació de nous vials, generalment de manera informal (ja sigui pel simple trànsit espontani camps a través o per la creació artificial de nous vials sense autorització ni control).

En el cas de l'obertura de nous vials, els impactes ambientals associats són evidents i notables (erosió del sòl, destrucció de la vegetació, pertorbació de la fauna) i han estat descrits en diversos estudis. Lògicament, aquestes actuacions poden afectar negativament també la propietat privada i les activitats econòmiques tradicionals (agricultura, ramaderia, silvicultura).

Els impactes poden incrementar-se o reduir-se notablement en funció de la fragilitat del sòl o substrat rocós (tou/dur, humit/sec), del disseny dels vials o camins (pendent longitudinal), i del seu manteniment, així com del comportament dels practicants.

Són diferents els estudis que en l'àmbit de l'erosió subratllen la importància del disseny constructiu i la gestió o manteniment dels camins. Els diferents treballs destaquen que tan important, o més, que els impactes intrínsecs que els practicants poden tenir sobre la gea i la flora a través de la seva activitat lúdico-esportiva (BTT, senderisme, etc.), els impactes ambientals s'eviten o es minimitzen, o poden mantenir-se dins d'un llinar acceptable, si es fa un manteniment suficient o adequat dels camins per on circulen els usuaris. Al mateix temps, l'ús de camins tradicionals amb un perfil constructiu adequat pot contribuir a minimitzar els impactes sempre i quan hi hagi un manteniment dels mateixos camins.

Un factor important que incideix en els impactes produïts per la BTT són els **comportaments** dels propis practicants, tant pel que fa als impactes ambientals com als socials. En aquest sentit, existeixen estudis contradictoris vers la sensibilitat ambiental general dels practicants de BTT.

Des del punt de vista de les tipologies d'activitats, certs sectors entrevistats durant l'estudi constaten que **la pràctica més problemàtica i impactant és el descens**, tant des del punt de vista de l'impacte ambiental com des la convivència amb la resta d'usuaris dels camins (atès que circulen a gran velocitat).

6. IMPACTES SOCIALS: CONFLICTE VS CONVIVÈNCIA

Una altra preocupació són els impactes socials, és a dir, els conflictes que sorgeixen de la interacció entre usuaris, pràctiques o activitats de diversa naturalesa. De fet, molts estudis apunten que **els conflictes socials derivats de la convivència entre usuaris són més significatius que els estrictament ambientals**, motiu pel qual es proposen mesures de sensibilització i d'educació ambiental.

Són interessants diversos treballs que subratllen **el caràcter asimètric del conflicte ciclistes/senderistes**, atès que mentre per als ciclistes la compartició de l'espai o dels

vials amb els usuaris pedestres no constitueix un problema, els senderistes o vianants no sempre ho perceben de la mateixa manera.

Per tant, **els senderistes viuen el conflicte amb més intensitat que els ciclistes**. Això no obstant, els treballs d'investigació realitzats en aquest àmbit apunten que la intensitat del conflicte no és tampoc tan elevada. A més cal subratllar que en un percentatge molt important els ciclistes són igualment senderistes, de manera que no es tracta de sectors excloents o necessàriament enfrontats.

Per exemple, en un espai tan freqüentat com la Serra de Collserola, sovint presentat com a paradigma de la conflictivitat, més del 90% dels usuaris que van a peu ignoren aquest conflicte; i en una comarca de muntanya com ara la Val d'Aran, més del 90% dels enquestats estan disposats a compartir els camins.

Això no obstant, en aquest àmbit s'observa **un marge important per a la millora, ja sigui a través del manteniment i el condicionament dels camins per facilitar-ne els usos múltiples o millorant el comportament dels usuaris a través de campanyes d'informació/sensibilització**.

Arreu del món és habitual la proposta de codis de bones pràctiques amb la finalitat de reduir els impactes ambientals i socials de la BTT. La majoria de **codis de bones pràctiques** subratllen la necessitat que el ciclista circuli amb seguretat i controli la conducció amb respecte per la fauna i el bestiar, amb bona convivència amb la resta d'usuaris (senderistes i genets), sense malmetre la propietat privada i els propis camins, sense produir deixalles, i complint amb la normativa que ordena o regula l'activitat.

7. REGULACIÓ EXISTENT I PROPOSTES DE FUTUR

A l'estat espanyol no existeix cap normativa que reguli específicament l'accés amb bicicleta al medi natural.

A Catalunya, l'única norma de caràcter general que hi fa referència és el Decret 148/1992, de 9 de juny, pel qual es regulen les activitats fotogràfiques, científiques i esportives que poden afectar les espècies de la fauna salvatge. L'article 6 del decret es refereix a la BTT. Tot i que el decret segueix vigent, el seu contingut pel que fa a la BTT està àmpliament desfasat per diversos motius.

Catalunya sí que disposa d'una legislació de regulació de l'accés motoritzat al medi natural, que prohibeix la circulació amb vehicles de motor camps a través i fora de camins i de pistes, també pels tallafocs, les vies forestals d'extracció de fusta i els camins ramaders, i pel llit sec i per la làmina d'aigua dels rius, els torrents i tota mena de corrents d'aigua (art. 7). L'article 13 estableix una velocitat màxima per camins de 30 km/hora. No obstant això, aquesta normativa no és aplicable a les bicicletes, incloent els pedelecs o bicicletes elèctriques, perquè no tenen la consideració legal de vehicles de motor (sí, en canvi, a les ebikes sense limitador de velocitat a 25 km/h o que tinguin una potència de motor superior a 250 W).

Actualment **l'accés de les bicicletes BTT als espais naturals es tracta de manera específica en cadascun dels espais naturals protegits**, atès que cada espai té les seves peculiaritats i condicionants. Per tant, no hi ha una normativa única en aquest assumpte i cada parc natural aplica la seva en funció de les seves característiques i necessitats.

A Espanya, les **normatives aprovades pels espais naturals de protecció especial** tendeixen a assimilar la pràctica de la BTT amb una forma d'excursionisme, de manera que la majoria de normes aposten clarament per la convivència entre usuaris i per l'ús compartit de camins rodats, però també de corriols (amb la principal excepció de la xarxa de parcs de la Diputació de Barcelona).

Això amb independència que davant de situacions específiques (p.e. massificació) s'adoptin mesures més restrictives o s'obri la porta a la segregació d'usos.

Cal subratllar el consens transversal contrari a la circulació camps a través (fora de camí) de les bicicletes, que tendeix a prohibir-se arreu. I cal assenyalar també que als parcs nacionals l'enfocament general és més restrictiu que en la resta d'espais naturals protegits.

En l'àmbit internacional s'observa la mateixa tendència a apostar per la convivència d'usos i per permetre la circulació de bicicletes tant per camins rodats com per corriols, amb l'excepció dels parcs nacionals, que adopten un enfocament més restrictiu. També es destacable l'aposta per la BTT com a complement o alternativa al turisme d'hivern a les estacions d'esquí. Escòcia és l'únic país on no es prohibeix la circulació de bicicletes camps a través.

PROPOSTA

Els impactes negatius sobre el medi ambient, la conflictivitat social entre diferents classes d'usuaris (ciclistes versus senderistes), i els riscos en l'àmbit de la seguretat i la responsabilitat civil apunten a la **necessitat de regular i ordenar d'alguna manera el sector o l'activitat**. Una opció seria a través d'una legislació específica, i una alternativa seria complementant algunes legislacions sectorials (com la d'accés al medi natural i/o la forestal). En aquest àmbit, el reconeixement legal de la figura del centre BTT o del *bike park*, podria ser un instrument d'ordenació i regulació del sector.

Malgrat la manca de regulació actual, cal destacar que a Catalunya la Llei d'urbanisme i el seu reglament estableixen que **l'obertura i la modificació de camins rurals i corriols (assimilables a "dreceres") està subjecta llicència urbanística**. Per consegüent, a Catalunya, l'obertura de corriols o la modificació del traçat dels camins existents és il·legal si no compta amb la preceptiva llicència urbanística.

Aquest requisit no és exigible quan l'actuació s'emmarca en un projecte d'actuació aprovat d'acord amb la legislació sectorial (tal com s'esdevé amb el plans tècnics de millora i gestió forestal).

PROPOSTA

L'obertura de nous camins o corriols, o la modificació del traçat dels existents, que la legislació d'urbanisme condiona a l'obtenció d'una llicència municipal, hauria d'estar regulada i sotmesa a un **procediment de control amb la participació de tots els agents implicats** (ajuntament, propietat del sòl, medi ambient, urbanisme, entitats promotores, etc.). Això amb independència de les normes que addicionalment puguin aprovar els òrgans rectors dels espais naturals de protecció especial.

Sobre l'**afectació potencial de la BTT en la xarxa històrica de camins**, l'absència d'inventaris de camins en la majoria de municipis dificulta una valoració objectiva, i dificulta igualment l'ordenació del sector davant la impossibilitat de valorar si els camins destinats a la circulació de bicicletes són de titularitat pública o privada.

Les diverses experiències nascudes al territori de muntanya, impulsades per associacions locals, reivindiquen el manteniment dels camins, també dels camins tradicionals de naturalesa històrica, com una conseqüència positiva de la seva activitat. Aquesta reivindicació se subratlla igualment en altres experiències internacionals.

Al respecte cal subratllar que la pròpia llei de vies pecuàries contempla específicament la circulació de bicicletes pels camins ramaders, o que un país de referència, com Suïssa, ha apostat per la circulació de bicicletes per la xarxa històrica de camins.

Això no obstant, en aquest àmbit manca recerca per poder avaluar correctament els impactes i establir directrius o criteris d'actuació.

PROPOSTA

El condicionament per al trànsit amb bicicleta de camins tradicionals amb valor històric, cultural o estètic, hauria d'estar sotmès a un **procés de control que garanteixi que no es malmeten els elements intrínsecament valuosos d'aquest patrimoni**, fins i tot prohibint la circulació d'aquests vehicles si s'han de produir destruccions inacceptables o irreversibles.