EL PRIMER INFORME DEL MUNDO DEMUESTRA UN BAJO IMPACTO

Luz verde a las motos en el campo

Las emisiones de CO2 son muy bajas y el polvo que sueltan provoca efectos nulos • El Gobierno catalán se compromete a cambiar la ley que multa a los usuarios • Es básico para el entrenamiento de deportistas

JAIME MARTÍN

La Federación Catalana de motociclismo acaba de hacer público un informe que echa por tierra buena parte de la base legal que sirvió para limitar, o incluso prohibir, la circulación de motos de campo en buena parte de España. La conclusión principal es que estos vehículos causan un impacto limitado o casi nulo en el medio ambiente.

El estudio ha sido realizado durante seis meses por el Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales de la Universidad Autónoma de Barcelona. La investigación ha estado dirigida por el geógrafo, naturalista y doctor de Ciencias Ambientales, Martí Boada, quien no sólo presentó unas conclusiones, sino también las medidas para minimizar esta práctica. Se trataba del primer informe de este tipo realizado en todo el mundo.

El diagnóstico revela que los impactos no son de más consideración al relacionarlos con otros mucho más tolerados socialmente. Las emisiones de CO2 generadas por el parque de motocicletas de montaña catalán han resultado muy bajas y el estudio del efecto de la deposición de polvo sobre los vegetales ha revelado unos efectos nulos. Es más refleja que, por ejemplo, no hay ningún caso documentado de un incendio provocado por la utilización de una motocicleta.

JUNTA DE ANDALUCÍA

El piloto de motocross Alejandro Franco, durante una prueba en Osuna.

PREVENCIÓN

Las propuestas que se hacen para reducir aún más el impacto son varias: el uso de silenciadores en las motos para disminuir el impacto acústico, el empleo de neumáticos ecológicos para bajar los niveles de erosión —aunque las motos actuales ya los montan— y la potenciación de las motos eléctricas, que no emiten ruidos y son menos contaminantes. Todo, por supuesto, ayudado de campañas de concienciación al público.

Ángel Viladoms, presidente de la Federación Catalana de motociclismo, se mostraba satisfecho por lo logrado. "Es una demostración de que queremos mejorar, de que no queremos sentirnos delincuentes. Un gobierno serio, en un país serio, tiene que colaborar", decía.

El Ejecutivo catalán ha tomado nota. "Queremos un equilibrio razonable. El estudio demuestra que se hablaba de cosas que no son ciertas. Ya nos hemos comprometido a ayudar a la descriminalización. Estaremos al lado de la Federación si siguen en esta línea", aseguraba Albert Marco, director del Consejo catalán de Deportes.

La Federación Española ha estado muy atenta a este informe y quiere que sirva de base para otras comunidades autónomas. El cambio en la legislación es una reivindicación histórica de pilotos tanto del *off-road* como de velocidad, que ven limitada su actividad por estas normas. También debe servir para que la cantera de disciplinas tan productivas como el trial, el enduro o el motocross no se vea afectada y siga nutriendo de campeones del mundo al deporte español.

OPINIÓN

POR NANI ROMA

Que no se quede en un cajón

Llevo tiempo siguiendo este informe y su publicación sólo puede traer cosas buenas para el mundo del motor. Era brutal que se hicieran leyes sin saber el impacto que causaban las motos. Hasta ahora éramos el único país en el que sus campeones del mundo no pueden entrenarse, si se sigue la ley a rajatabla.

Es un contrasentido que las mismas autoridades que te premian o te reciben en sus sedes cuando ganas un campeonato o una prueba como el Dakar, al día siguiente piden que te persigan o te pongan una multa escandalosa. Es exagerado que haya comunidades dónde se siga a los deportistas en la montaña hasta con un helicóptero.

El informe es completísimo. Es una satisfacción ver que hasta gente como el doctor **Martí Boada**, que eran poco afines a nuestro mundo, se hayan sorprendido por el poco impacto de las motos en el campo. Nuestros dirigentes tienen que mirar bien lo que están haciendo. Tienen que replantearse muchas cosas y cambiar las leyes.

Yo vivo en un pueblo en la montaña y soy el primero en observar cada fin de semana comportamientos poco cívicos en la gente que hace excursiones. Por eso, el factor más importante debe ser la educación. Tenemos que concienciar a los aficionados a no hacer barbaridades. Gente que se comporta mal hay en todos los ámbitos, pero los *motards* siempre han sido mirados con lupa. Por eso debemos dar ejemplo. En España hay sitio para todos. La gente de CiU aquí y los otros gobiernos ya tienen una defensa delante de los grupos ecologistas. Prohibir sólo consigue fomentar el vandalismo.

Lo más fácil siempre ha sido decir que los del *off-road* lo rompemos todo. Nosotros somos los primeros en saber que tenemos que mejorar ciertas actitudes. Sin embargo, ahora sí se puede hablar con propiedad y se ve que no es así, que nos preocupamos por el campo.

La verdadera importancia de este informe estará en el hecho de que se utilice como herramienta de trabajo. Hemos de tratar de que no se quede en un cajón o en una anécdota. Tiene que servir para hablar con propiedad, para que se hagan leyes con propiedad. Por eso pido valentía para las autoridades de las diferentes comunidades autónomas. Deben tomar otro camino, seguir la senda de la educación, fomentarla al realizar cambios en la legislación. Ganará el campo y ganaremos todos.

EL INFORME EN DATOS

2 ■ toneladas de CO2 frente a las 8 de un puente aéreo Todas las motos de Cataluña emiten al año tan sólo el 25 por ciento de lo que genera un único vuelo entre Madrid y Barcelona. Esta es una de las mediciones realizadas más soprendentes del presente estudio.

20 ■ decibelios de contaminación acústica Es el incremento medio que causa el paso de una moto. Provoca un nivel de presión diez veces mayor de lo normal. Implican una sensación de molestia entre la gente. Puede afectar al comportamiento de las aves.

12 ■ toneladas al año de erosión media por moto Se considera un valor tolerable, pero si se mide el volumen total de motos que transita se transforma en erosión severa. Se excluye la conducción fuera de pista. La producción de polvo llega a una media de 2,6 metros.

REUTERS

El polaco Adam Malysz realiza un espectacular salto durante una prueba de la Copa del Mundo.

DAKAR DEJARÁ LOS SALTOS DE ESQUÍ POR LA ARENA DEL DESIERTO EN 2012

Malysz quiere emular a Alphand

MARIANO VALENCIA

De la nieve al desierto. Adam Malysz seguirá los pasos de Luc Alphand y cambiará los esquíes en las montañas por un coche en las dunas en busca de nuevas sensaciones. El polaco, que se había retirado en marzo de una disciplina aún más arriesgada que los vertiginosos descensos que protagonizaba el francés, anunció que participará en el Dakar 2012.

Malysz es una de las grandes saltadores del siglo. No en vano ganó cuatro Mundiales (2001, 2002, 2003 y 2007), pero también medallas de plata (2002 y 2010) y una de bronce (2002) en los Juegos Olímpicos.

El saltador de Wisla confesó sus pasiones. "No se trata de un cambio brutal. Me interesa el rally desde hace tiempo y el Dakar era un modelo para mí. Durante mucho tiempo, he estado ocupado con el esquí y este sueño se quedó en el aire, pero veía el rally en la televisión tan a menudo como podía", señaló.

Adam ya se está preparando con un copiloto en el norte de su país. Aún se desconoce el coche que llevará en Argentina, Chile y Perú. Su sueño es emular a Alphand quien ganó la Copa del Mundo de esquí en su último año en la disciplina, 1997, y, después fue vencedor del Dakar en 2006 con un Mitsubishi. 0

SEGUNDA PARTE DEL 'INFORME BOADA'

La moto eléctrica, la Tarjeta Verde y las áreas de off-road

Martí Boada y su equipo recomiendan una serie de actuaciones para una práctica sostenible de la moto de campo, una vez analizado y certificado su impacto real sobre el medio natural.

La Federación Catalana y el geólogo, naturista y doctor en Ciencias Ambientales de la Universidad Autónoma de Barcelona, Martí Boada, presentaron en la Ciudad Condal la segunda parte del informe "Diagnóstico de la práctica del deporte del motociclismo en espacios naturales", que el propio Boada y su equipo efectuaron en 2006. Es decir, las recomendaciones, propuestas y medidas a seguir para minimizar el impacto de la moto sobre el medio natural.

La primera parte del Informe Boada se encargó de demostrar con cifras y datos, algo que hasta ese momento nadie se había preocupado en cuantificar, la incidencia *"mínima"* de la moto de off-road en el medio natural, partiendo de la base de que cualquier actividad provoca, de alguna manera, impactos sobre el mismo, y las motos no son una excepción.

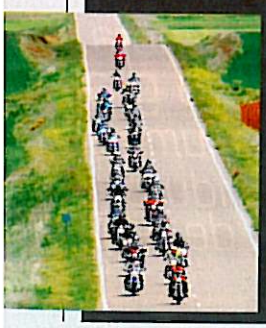
No en vano, el estudio corroboró a partir de una metodología científica lo que ya todo el mundo sabía: que hay emisiones de gases, que las motos hacen ruido, que se erosiona el suelo y se pulveriza en determinadas circunstancias, que la velocidad favorece el incremento de los impactos, que las motos no provocan incendios y que dentro de determinados colectivos sociales, las motos de montaña no están bien vistas. Sin embargo, como deja claro Boada, estos impactos, *"relativos y de nivel medio-bajo"*, son de igual o menor consideración que otras actividades más toleradas socialmente, como la caza, la pesca o las excursiones, por citar algunas.

El mejor ejemplo, las emisiones de CO_2 anuales generadas por el parque de motos de montaña catalán. *"Los aproximadamente 30.000 vehículos muestran unos valores de 2,2 toneladas de CO_2 al año, cifra cuatro veces inferior a, por ejemplo, la cantidad que emite el puente aéreo Barcelona-Madrid en un solo trayecto con 100 pasajeros a bordo, que es de 8,1 toneladas"*, explica Boada.

Las recomendaciones

En esta segunda parte presentada, Boada y su equipo recomiendan una serie de actuaciones para una práctica sostenible. En cuanto al impacto por emisiones contaminantes y acústicas, el estudio aboga por el cumplimiento de la normativa actual para la circulación (matrícula, seguro, ITV) y aconseja la implantación, en la medida de lo posible, de la moto eléctrica. Referente a la erosión del territorio, la investigación apuesta por una buena conducta de los usuarios, así como por la implementación de neumáticos ecológicos. Para minimizar la ya de por sí mínima afectación sobre la fauna y flora, el Informe Boada aconseja circular a velocidades moderadas y evitar el fuera pista. En definitiva, las buenas prácticas y a poder ser un mayor uso de la moto eléctrica. Finalmente, para mejorar la percepción social del colectivo, apuesta claramente por la implementación de la Tarjeta Verde, las áreas verdes y la catalogación y creación de una red de caminos que las comunique.

Open House solidario en Harley



Harley-Davidson ha decidido convertir las próximas jornadas de puertas abiertas de todos sus concesionarios oficiales en nuestro país, los días 14 y 15 de mayo, en una gran fiesta motera y, además, solidaria.

No en vano, por primera vez en su Open House no sólo tendrán cabida modelos de cualquier cilindrada y marca, sino que la filial española del fabricante de Milwaukee donará 5 céntimos por cada kilómetro que realice cada uno de los moteros asistentes a este macroevento a favor de la Federación Española de Bancos de Alimentos, entidad que en la actualidad contribuye a la alimentación de casi un millón de personas desfavorecidas. Todos aquellos que deseen contribuir sólo tienen que inscribirse previamente en la web www.harley-davidson.es/cadakmcuenta. Este Open House tan especial contará además con actividades de entretenimiento preparadas para la ocasión por cada concesionario, como pruebas de modelos Harley-Davidson, rutas por los alrededores, aperitivos, barbacoas, actuaciones musicales en directo... Más información en tu concesionario oficial H-D.

NOTICIAS EMPRESA

J. Costa, con Mav Viñales en el Mundial de 125cc

La empresa española líder en el desarrollo y fabricación de sistemas de transmisión automática J. COSTA desembarca en el Campeonato del Mundo de 125cc 2011 y lo hace de la mano de Maverick Viñales, el piloto más joven del proyecto SuperMartxé VIP by Paris Hilton. Así, la compañía catalana apoyará durante toda esta temporada al actual campeón de España y de Europa de la categoría en su llegada a la máxima competición. Pero ése no será el único reto de Mav y J. Costa, puesto que ambos buscarán convertirse además en los últimos campeones del mundo de la cilindrada del octavo de litro. Más detalles en www.jcostacompetition.com.

Akrapovic, al lado de los mejores

El fabricante de tubos de escape, que acumula ya 57 campeonatos mundiales en el mundo de la competición sobre dos ruedas, celebra su 28 aniversario uniendo su destino al del equipo oficial Yamaha en MotoGP, además de continuar trabajando con Suzuki en dicha categoría. En Moto2 la firma eslovaca también estará representada, aunque es en el Mundial de SBK (con presencia en la mitad de los equipos) donde cuenta con mayor peso. En las distintas disciplinas off-road, Akrapovic también ocupará esta temporada un papel preponderante. No en vano, hombres como James Stewart, en SX y MX; Marc Coma, en Raids; Graham Jarvis, en competiciones de enduro extremo... buscarán la victoria equipando sus motos con escapes del fabricante europeo. Más de 100 pilotos, entre los que se encuentran españoles como Jorge Lorenzo, Álvaro Bautista, Marc Márquez, Carlos Checa o Carlos Campano, no pueden estar equivocados. Descubre más sobre los productos Akrapovic en la web de su importador y distribuidor en España: www.dream-machine.net.