

presència

Número 1791. Del 23 al 29 de juny del 2006. Any XLI. 0,20 €

Un home i un nen dalt d'una bicicleta, en una trobada festiva celebrada fa poc a Barcelona. ORIOL DURAN

Anem amb bici

FUTUR. Gairebé tothom té una bicicleta a casa. Però quin és el futur d'aquest mitjà de transport fora de l'oci? / 2 a 8

MOISÈS BROGGI / 14 • ARRIBA EL CARNET PER PUNTS / 18 • CENTENARI DE DOS MESTRES / 22 • IBSEN / 25 • ON ANEM? / 30 • LA XARXA / 34

PUBLICITAT

QUÈ ET QUEDA
PER DESCOBRIR?
CONTINUA APRENTENT.



EMPRESA Màsters i Postgraus 2006-2007

- | | | | |
|--|---|--|--|
| ■ Comunicació Empresarial | ■ Formació i Desenvolupament del Capital Humà | ■ Gestió Turística (IDEC-EADA) | ■ Màrqueting Intern |
| ■ Comunicació i Periodisme de Moda | ■ Gestió d'Empreses de Comunicació i Grups Multimèdia (UPF-Grup Godó) | ■ Intel·ligència Competitiva i Vigilància Tecnològica (<i>on line</i>) | ■ Màrqueting de Serveis |
| ■ Direcció de Comunicació | ■ Gestió d'Empreses Culturals | ■ Logística Integrada | ■ Negocis Internacionals |
| ■ Direcció d'Empresa | ■ Gestió d'Empreses de la Indústria de la Música | ■ Màrqueting | ■ Selecció, Avaluació i Conservació del Potencial Humà |
| ■ Direcció Estratègica de Persones | ■ Gestió de l'Esport | ■ Màrqueting Directe i Interactiu | ■ Tècniques d'Informació i Comunicació Empresarial |
| ■ Direcció Estratègica de les Tecnologies de la Informació | | ■ Màrqueting Farmacèutic | |
| ■ Direcció de Recursos Humans | | | |

idEC
UNIVERSITAT
POMPEU FABRA

Per contactar amb nosaltres
Tel. +34 93 542 18 50
www.idec.upf.edu
info@idec.upf.edu
Balmes, 132

La bicicleta

FUTUR. Un 75% dels catalans tenen una bici a casa. Una bona xifra, sí. Però sobretot l'utilitzen a l'estiu i a la primavera, els dies lliures... I la bicicleta com a mitjà de transport? Cal convèncer-se'n i que hi hagi infraestructures

MERCÈ MIRALLES / Barcelona

● De la Conferència Mundial sobre la Bicicleta Vélo Mondial 2000 en va sortir la declaració d'Amsterdam: «Les persones –inclosos els nens–, haurien de tenir el dret d'anar en bicicleta quan vulguin. Declarem que l'ús de la bicicleta requereix una major acceptació i promoció per part de totes les organitzacions i de tots els governs arreu del món.» En aquesta declaració es recordaven els enormes beneficis de l'ús de la bici: en l'individu, la societat, i el medi ambient. Transport porta a porta ràpid i eficaç; el ciclista no es veu afectat per la congestió del trànsit; millora de la salut física i mental; igualació de tothom, tant és ser jove com gran, home o dona, més o menys ric. La bicicleta és silenciosa, neta i sostenible; no amenaça la natura ni el paisatge...

Dos dies parlant de la bicicleta, com aquell que diu, de sol a sol. És possible? Sí. I encara van quedar coses per dir. S'ha pogut veure al I Congrés Català de la Bicicleta, del 7, dia de la presentació, al 9. Implicació de les institucions, organització de la fundació Eca Global. Hi han anat unes 300 persones. No parlem de la quantitat ingent de ponents. D'arreu. Des de l'alcalde de Donostia, Odón Elorza (acèrrim defensor de la bici com a mitjà de transport urbà) fins al representant de l'Ajuntament de Bordeus, el metge Valentí Fuster...

DADES

– ENTITATS

De tots els colors (sense comptar els enllaços que aporten cadascuna):
www.amicsdelabici.org;
www.bacc.info;
www.moutenbici.org;
www.infobici.com;
www.ecobicicleta.com;
www.conbici.org;
www.valenciaenbici.net;
ciclismourbano.org;
www.pedalibre.org;
www.biciclot.net;
www.cub.org;
barcelonacamina.org;
www.bicifamiliar.org;
bicicletasplegables.com
 I ara algunes entitats internacionals:
www.velo.qc.ca (bicicleta al Quebec);
www.ivo.co;
www.parisvelosympa.com;
www.mdb-idf.org (en francès, millor desplaçar-se en bicicleta);
velo.info;
www.lcc.org.uk (London Cycling Campaign);
www.ffct.org (federació francesa de ciclisme);
www.ecf.com (federació europea de ciclistes);
www.echosvelo.net (notícies de la bicicleta);
www.villes-cyclables.org (relació entre ciutat i bici);
www.ctc.org.uk (Uk's National Cyclists'organisation);
www.carfree.com (ciutats lliures de cotxes);
www.bypad.org;
fubyci.org (federació francesa d'usuaris de la bici);
www.fiab-onlus.it (federació italiana d'amics de la bici);
www.cartovelo.com (guies d'arreu);
www.cities-for-cyclists.org;
www.bycyklen.dk (recorre Copenhaguen).

Un llarguíssim etcètera. De tot plegat se'n farà un llibre, i està a Internet el web: www.congresbicicat.org. Xavier Corominas n'ha estat el director. «Costa molt de dir, però em sembla que ha estat un èxit, tant pel nivell com per l'impacte ciutadà, mediàtic, les conclusions... A part del manifest, han sortit propostes. De tot això se n'ha de parlar.» Podria ser, per exemple, que es fessin propostes sobre formació viària, ja que la convivència s'ha de valorar molt. Segur que es voldrà que s'acarin polítiques que tinguin en compte les dimensions del territori on es treballa. No és el mateix Barcelona que un poblet.

«És hora que les infraestructures que es facin per a la bicicleta es facin bé d'entrada. No pot ser que es facin actuacions provisionals, ni pegats. Ho dic, per exemple, perquè s'hauria de solucionar aquest carril que està pintat al terra de la Diagonal a Barcelona i que té un ús massiu. I allà es poden generar conflictes. I a la rambla Catalunya, tres quarts del mateix.» Els ciclistes, en aquest cas, podrien anar per la calçada, per exemple, si es toqués el límit de velocitat... «Una altra qüestió important és que quan s'engeguen accions a favor de la bicicleta, a mitjà termini ja es veuen resultats, en tots els sentits. I després, hi ha un fenomen que ha estat un descobriment: la bicicleta pública. Hi hem de pen-



pedala



El dia 11 de juny es va fer a Barcelona una gran festa dedicada a les bicicletes, i també els patins. Aquesta és la XXI edició de la festa. Aquesta escena de la imatge es produïa a Montjuïc. / ORIOL DURAN

sar molt. Definitivament, pot ser un tomb... Dóna unes possibilitats de mobilitat! Ah, i cal valorar que cada vegada que posem una bicicleta en circulació, normalment traiem un cotxe. Això, per a una ciutat, és importantíssim.» I l'impacte acústic i les emissions de CO2. I les institucions, quina cara fan davant de tot això? «Si a Catalunya, gràcies a l'aplicació del Pla Estratègic de la Bicicleta es fan altres plans, i es doten de mitjans... Hi ha d'haver una certa normalització. S'han de normalitzar polítiques i reglaments perquè no pot ser que cada municipi ho faci a la seva manera. L'altra qüestió seria lligar el Pla Estratègic als plans municipals de desenvolupament de la bicicleta. Falta encara una visió global, comuna, de país.» Això de fer les coses per bona voluntat... «Encara anem posant pegats i no canviem el xip. Insisteixo, pensem en el que es va fer en els carrers per a vianants, ja no es pot tornar enrere. S'ha de dir «fem-ho!» Allí on s'ha fet ha triomfat; busquem la millor estratègia.

«El Pla Estratègic és una eina important, l'única cosa és que això d'aquí a 20 anys ens queda a tots tan lluny... Hauríem d'escurçar terminis.»

Dos textos importants

En el marc del congrés es van donar a conèixer dos documents. L'un ens ajuda a fer-nos al càrrec de quin és el perfil de l'usuari de la bicicleta. L'altre ens diu què farà el govern de tot plegat, en matèria de bicicletes d'ara end-

Un quilòmetre nou de via verda cada tres dies

Des del 1993, les vies verdes han permès recuperar, a tot l'Estat, i per a l'ús de ciclistes i caminants, uns 1.500 quilòmetres d'espai que abans ocupaven traçats de tren que havien quedat en desús. Encara hi ha uns 6.000 quilòmetres disponibles

M.M.

● Unes seixanta persones van participar en la jornada tècnica que els organitzadors del I Congrés Català de la Bicicleta van preparar el dissabte dia 10 a les vies verdes. Uns quaranta quilòmetres, un desnivell del 0,5%.

Vies Verdes (programa estatal: www.viasverdes.com, i www.viesverdes.org, del Consorci Vies Verdes de Girona, i www.terra-alta.org per les vies verdes de la Terra Alta; al País Valencià, consulteu www.lasaria.com i www.paletaocres.com). A l'Estat espanyol hi havia, el 1993, 7.600 quilòmetres de línies de ferrocarril sense servei de trens. Des d'aleshores, els antics recorreguts s'estan condicionant perquè puguin ser trepitjats per cicloturistes i caminants. Actualment hi ha 60 itineraris per tot l'Estat, l'equivalent a uns 1.500 quilòmetres.

El programa de les vies verdes va més enllà. El 1998 es va fundar a Bèlgica l'Associació Europea de les Vies Verdes, presidida per la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols fins al 2004. Té representants de vuit països. Carmen Aycart, directora del programa Vies Verdes, va ser al congrés. «Pensant en tots els quilòmetres de vies en desús, ja es veu que és un potencial enorme. Travessar tot l'Estat, pedalejant, en un recorregut condicionat i ple de patrimoni.» El pro-



Un grup de participants al congrés. Un tren especial els va dur des de Barcelona per fer la via verda Girona-Sant Feliu de Guíxols. / JOAN SABATER

«PENSANT EN TOTS ELS KILÒMETRES DE VIES EN DESÚS, JA ES VEU QUE ÉS UN POTENCIAL ENORME. TRAVESSAR TOT L'ESTAT, PEDALEJANT...»

jecte és condicionar-ne 255 quilòmetres més. De fet, se'n fa un cada tres dies. «L'accessibilitat és universal, no deixem ningú fora.» Aycart va recalcar la importància de «vendre» les vies verdes com un valor turístic afegit. Cal insistir també en la seguretat. «Cal posar obstacles a l'accés de vehicles motoritzats. Només falta que els ho prohibeixin perquè en tinguin més ganes.»

No cal dir tampoc el que pot representar la rehabilitació d'estacions de tren: centres d'interpretació, ecomuseus i petits hostals. Emili Mató és gerent del Consorci de les Vies Verdes de Girona. El 2005 hi va haver 800.000 usos a les vies. Per Mató, els reptes de futur són «un bon manteniment de la infraestructura i també la promoció. És fonamental implicar-hi l'administració

local».

Quant a Barcelona, hi ha una iniciativa que té el suport de prop de cent entitats i milers de ciutadans: el Camí Verd del Vallès (www.camiverd.org). Aquest camí passaria prop de Sant Quirze, Sabadell, Cerdanyola, Sant Cugat i Rubí. Tot és començar a Barcelona. Diu un testimoni d'un ciutadà que hi dona suport: «Salvem el Vallès!»

vant. Hi ha altres documents més genèrics que també val la pena conèixer, *Barcelona en bici*, penjat al web de l'Ajuntament de Barcelona (www.bcn.es); el que hi ha sobre aquesta matèria al departament de Política Territorial i Obres Públiques i a Medi Ambient. En aquestes planes hi ha documents com *En bici, cap a ciutats sense mals fums*, de la Comissió Europea. També es poden llegir altres referències menys institucionals, com ara www.urbanred.aq.upm.es, per parlar de la promoció dels transports alternatius. Abans d'entrar en matèria

Valentí Fuster «dixit»

● Juntament amb el campió dels Tours, Miguel Indurain, l'interès es va centrar en l'eminent cardòleg català establert als EUA Valentí Fuster. A la pantalla, una imatge d'ell enfundat en un mallot i no una bata blanca és sorprenent. Parli doctor, parli. «El primer que cal pensar és quina és la meua personalitat? Qui som, cadascú? En funció d'això cal invertir els esforços en allò que som». Automàticament, Fuster es pregunta: «Per què vaig en bicicleta? Perquè el meu caràcter té tres característiques: m'agrada molt la natura, m'agrada fer activitats tranquil·les i sóc molt competitiu. La

bicicleta és perfecta.» El 1992 va anar amb uns amics i en bici a la Provença. Havia trobat el que li agradava. «Em va donar autoestima i optimisme.» El que està clar, però, és que no es pot obligar ningú a fer alguna cosa que no porta dins. Des d'aleshores, ha anat pujant muntanyes amb la bicicleta. El Tormale, el Puèi Domat, Mont Ventoux... «No siguem superficials! Hem d'estar implicats emocionalment en allò que fem.» Per damunt de tot, insisteix Fuster, «cal passar-s'ho bé». A partir d'aquí, ja es pot parlar dels beneficis en el sistema cardiovascular i el cervell. / M.M.

amb els dos documents citats, primerament, uns textos extrets de www.bcn.es/bicicleta: «Ferrara té 132.000 habitants i 100.000 bicis; més del 30% dels desplaçaments al col·legi o a la feina es fan en bici.» Caram.

I una endevinalla. En castellà, però: «*Es rauda y bonita, ligera y esbelta. Te lleva y la llevas, al mar y a la sierra. Sin humos ni ruidos, el sosiego no altera. ¿Qué es?*» Està clar, la bicicleta.

Anem a pams. L'enquesta *La percepció i l'ús de la bicicleta a Catalunya* (maig del 2006), presentada en l'obertura del congrés.



Un exemple de turisme urbà, a Barcelona, damunt d'un Trixi, un bicitaxi. Al costat el Valais, a Suïssa (consulteu a www.suisse-a-velo.ch). / TRIXI / M.M.

Turisme sobre rodes

Bicicleta per passejar el diumenge, o per anar a la feina, a l'escola, a la universitat... I per anar de vacances? Cada vegada són més els que es decanten per acostar-se a les ofertes, autòctones i foranes, que organitzen sortides. Turisme pacífic

M.M.
● «En els viatges no es tracta d'arribar a un punt concret, sinó que el desplaçament ja és d'interès. Disfrutar d'un territori. El ritme lent de la bicicleta et permet entrar en l'entorn de manera pausada... Potencialitats? L'autenticitat del patrimoni, la tranquil·litat, la seguretat, la diversitat...» Així s'expressa Empar Vaqué, geògrafa, creadora de la empresa Cicloturisme i Medi Ambient i responsable de la creació de productes (www.cicloturisme.com). El turisme, i de retruc, l'economia, formen part de les expectatives que té la bici.

Una altra experiència és la de Pedals de Foc (www.pedalsde-

«ÉS UNA EMPRESA [TRIXI], I ÉS UN PROJECTE DE VIDA. ESTEM PREOCUPATS PEL MEDI AMBIENT I VOLEM COL·LABORAR AMB EL NOSTRE GRANET DE SORRA»

foc.com). Descobrir el Pirineu a l'estiu. Un recorregut en bicicleta tot terreny pel perímetre del Parc Nacional d'Aigüestortes. Un trajecte que hi ha la possibilitat de fer-se a mida: de la versió més suau en sis etapes i amb guia fins al repte de fer-ho en tres dies (només en el cas d'experts) i sense guia. La Val d'Aran, l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà i el Pallars Sobirà. 220 quilòmetres «en què tothom trobarà la mesura justa a les seves ganes de pedalar i conèixer aquesta part del Pirineu». A Pedals de Foc expliquen que l'objectiu és que els participants acabin la ruta. «Si no l'acaben, és com un fracàs. Les etapes mínimes són de qua-

ranta quilòmetres. El terreny és el del Pirineu, una mica dur...» Van començar, diuen, com una afició, amb imaginació, visió positiva... «És important que els clients no s'hagin de preocupar de res.»

En comú? Un somriure

Un altre turisme és el que es fa a ciutat: Trixi Barcelona (www.trixi.com). Gerald Caspari n'és representant, especialista en circuits turístics i transport urbà en bicitaxi. «És una empresa, i és un projecte de vida. Tots estem preocupats pel medi ambient i volem col·laborar amb el nostre granet de sorra.» Tenen deu vehicles i 18 conductors, i

funciona entre l'abril i l'octubre. L'objectiu és portar 50.000 passatgers. Quin és el perfil d'aquestes persones? Un 75% dels casos, turistes, «tot i que fem coses curioses, com ara dur uns senyors molts grans que van voler anar al Raval per recordar la infantesa.» Els Trixistes (conductors) fan moltes rutes diferents i van als punts més turístics. El preu es mesura en temps, i per a dues persones: 6 euros (15 minuts); 10 (mitja hora), i 18 (una hora).

Els clients, un cop baixen del Trixi, havent fet un recorregut més o menys llarg, a uns 8 km/h, tenen un tret comú: «Surten amb un somriure.»

Algunes conclusions de l'enquesta. Els usuaris de la bicicleta són majoritàriament homes, d'entre 16 i 29 anys. Un 75% dels catalans tenen una bici a casa. Del total de la població, un 42% va en bicicleta amb certa freqüència; un 12% alguna vegada a la setmana, i gairebé un 4% cada dia. Els que fan servir la bici ho fan sobretot a la primavera i a l'estiu, tot i que hi ha un 18,9% gens menyspreable de ciutadans que la fa servir al llarg de tot l'any, faci el temps que faci. De fet, enquesta a part, els països centreeuropeus en els quals el pes de l'ús de la bici és

Membres d'un club «exclusiu»

● Hi ha un projecte que té a penes un parell de mesos de vida, i és molt especial. Bicinostum (www.bicinostum.org). Vol fomentar l'ús responsable de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible al districte de Ciutat Vella (barris de la Barceloneta, el Casc Antic, el Gòtic i el Raval), a Barcelona. Crear una comunitat de veïns que comparteixen un parc de bicicletes comunitàries (*bicisharing*). Bicinostum es fa càrrec dels problemes mediambientals, socials, econòmics que hi ha a les ciutats amb relació al transport. I, a l'hora, coneix els problemes de la zona: «Bicinostum soluciona els problemes

materials que limiten el desenvolupament de la bicicleta, com ara robatoris i dificultats d'emmagatzematge —molts edificis de Ciutat Vella no tenen ascensor—. També s'elimina la necessitat d'aportar un capital inicial per a comprar una bicicleta.» I afegeixen: «Ciutat Vella és un districte especialment bo per anar en bicicleta. Sense pendents, amb carrers pacífics, i mala comunicació entre els barris.» Potser allò més interessant, fins i tot, sigui el diàleg que es pot establir entre els veïns del barri, pel fet de compartir un mateix bé. Tots socis d'un «club», amb drets i deures. / M.M.

més gran no tenen precisament un clima agradable. Més del 75% de la població diu que hi ha d'haver més espais per circular, més aparcaments, i que s'hauria de poder dur la bici en transport públic. Un 90% assenyalen cap a les administracions, tot dient-los que haurien de fomentar-ne l'ús.

El congrés tenia com a fita demostrar que hi ha molta feina a fer, però això és una aposta de futur. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial i Obres Públiques va ser a la inauguració. «Hi ha més implicació nostra en aquest congrés que no pas en l'ad-



Curs de seguretat viària per a canalla en bici. Un ciutadà pedalejant al costat del port Vell. / GUSTAU MORENO / GABRIEL MASSANA

El xassís del ciclista, el propi cos

No es deixen de recordar les mesures de seguretat que tothom ha de seguir perquè anar en bicicleta no sigui un risc per a la integritat física. El ciclista ha de vigilar, però també els seus companys de via, i les infraestructures haurien de ser les adequades

M.M.
● A Catalunya hi ha hagut més de 150 morts a la carretera des del gener. I sentència Rafael Olmos, director del Servei Català de Trànsit: «És l'activitat humana amb més accidentalitat.» «Catalunya és una nació petita amb una gran complexitat.» En aquest 6% de l'Estat hi ha el 15,4% de la població (caldrà sumar-hi els turistes), el 17,6% dels vehicles, el 16,9% dels conductors, el 20-25% de la mobilitat, i la xarxa viària és el 7,3%.

S'ha publicat el dossier tècnic de seguretat viària *La bicicleta: un vehicle segur?* Els acci-

dents en zona urbana en què estan implicats ciclistes són un 2%, mentre que en zona interurbana són un 1%. La diferència de velocitat entre unes vies i les altres fa, però, que a les interurbanes les lesions siguin molt més greus. En zona urbana les topades s'assemblen als atropellaments de vianants. Què fóra el millor? Que les vies pedalables fossin segregades. I no oblidem els carrils bici a la vorera, un espai compartit amb vianants. On hi ha més accidents? A la confluència de vies i a les cruïlles. Les rotondes són perilloses.

I als espais interurbans?

«Biciconsells»

● De material sobre seguretat se'n pot trobar molt. Escollim els *Biciconsells* de l'entitat Mou-te en Bici (www.mountainbici.org). Concretament, a ciutat. Primer de tot, seguir les normes de circulació. Buscar les rutes més segures; circular pel centre del carril, no arrambat a la dreta; no circular per les voreres si es pot evitar; fer predicibles els moviments als altres conductors, fer senyals amb el braç abans de girar o aturar-se... I ara, *En bicicleta, respecta i fes-te respectar* (Ajuntament de Barcelona). «Si tens una topada amb un altre vehicle, actua com un conductor i no deixis que tot s'arregli amb excuses.» I també: «Intenta fer un comunicat amistós. Si ets responsable d'alguna topada, no dubtis a donar les dades de la teva assegurança.» / M.M.

Moltes vegades es vulnera la preferència de pas dels ciclistes. Hi concorren factors que agreugen la situació: menys espai transitable, més velocitat, menys visibilitat. Quan hi ha més perill? En els girs, i les incorporacions i sortides de la via.

Amb tot, la tendència és una baixa en la implicació de ciclistes en accidents. Però el xassís és el seu cos. Es recomana casc (homologat); robes resistents a caigudes, proteccions als colzes i genolls, elements d'il·luminació, reflectors... I a la bici, pressió adequada als pneumàtics, frens de disc, retrovisors...

ministració i la continuïtat de les seves accions. *Mea culpa!* Si un cop tancat el congrés ho tornem a deixar en segon lloc estaríem desmentint algun dels compromisos polítics que avui estem fent.» El cas és que els assistents al congrés van rebre la novetat de la presentació del Pla Estratègic de la Bicicleta, segon document important d'aquestes jornades. Som molt lluny del 27% d'ús quotidià de la bicicleta als Països Baixos, però es vol treballar per canviar les xifres. Segons el pla, es construiran 1.200 quilòmetres de carril segregat per a bicicletes. El termini

«QUAN ES VEU EL TROS QUE S'HA PUJAT, ELS ULLS BRILLEN, SE SEGREGUEN ENDORFINES. CARREGAR-SE D'ENERGIA, GAUDIR I PATIR. PENSES: 'QUE N'ÉS D'ABSURDA, LA MANERA DE VIURE A LA CIUTAT'»

s'acaba el 2026. El cost total, 100 milions d'euros. Això entre altres mesures. Pels ciclistes, el somni és que els resultats del pla es comencin a veure aviat. Vaja, que no calgui esperar-se al 2026.

Entre plans, enquestes, queixes i defenses d'incivisme es podria perdre la intervenció de Paco Tortosa, doctor en geografia per la Universitat de València, escriptor i ciclista apassionat. Entreu al web www.paletaocres.com («La nostra oferta abasta també la realització de viatges de cicloturisme d'alforges, tallers terapèutics en el medi natural

—l'anomenem 'Oci Sanador en la Naturalesa'— i que té diverses rutes com «De l'Horta Sud a la Ribera Alta: Benifaió»; «La comarca de Requena-Utiel: Sinarques»; «El massís de la Safor i la Vall de Gallinera»). Al congrés, Tortosa va parlar d'això, d'una cosa semblant a la *ciclo-teràpia*. «Un amic psicòleg em va dir: 'Això de pedalejar sense pressures cura més que deu sessions a la meua consulta!'» Des de fa uns dos anys hi ha pacients d'aquest amic per als quals s'organitzen sortides que combinen la bicicleta i els tallers. Estrès, ansietat, falta

d'autoestima... Un grup d'unes deu persones. Arribar fins al km 0 de l'expedició en tren, i a pedalar fins a la nit, que es descansa en un establiment sostenible. «S'aconsegueix que una pujada sigui una teràpia. Quan es veu el tros que s'ha pujat els ulls brillen, se segreguen endorfines. Carregar-se d'energia. Gaudir i patir. Penses: 'Que n'és d'absurda, la manera de viure a la ciutat'.» I continua dient: «Els monitors són els primers beneficiats, per l'afecte amb què ens tracten els participants, ja amics estimats.» I tot per una bicicleta.

Vehicle normalitzat o joguina de cap de setmana?

Algunes ciutats europees posen en marxa el que s'anomena bicicleta pública, ja sigui de lloguer o gratuïta. El cas de Lió és dels més recents: en sis mesos s'han fet milions de recorreguts en bici, que haurien representat uns 200.000 viatges en cotxe

M.M.
● «Els carters suecs, avui dia, tenen pedaleig assistit.» Així entra una entitat *bicycletaire* la notícia que els carters, a Suècia, on sempre han utilitzat la bicicleta com a eina de treball, disposen de nous models, acabats d'estrenar, amb un petit motor elèctric [per a interessats, www.ecobike.com]. La normalitat amb què la bici s'insereix a la vida va més enllà de quatre pedalades fortuïtes. I si no, que ho preguntin als de Lió, un exemple quan es parla de bicicleta pública.

L'administració francesa té allí rodant un parc d'unes 3.000 bicicletes, en el programa *Vélo'v*, repartides en més de 200 aparcaments. Disponibles 7 dies a la setmana, 24 hores. T'identifiques, t'endús la bicicleta, fas el trajecte corresponent, i la deixes en un altre aparcament. Un somni? Un èxit! En un any, 50.000 persones han utilitzat el servei (www.grandlyon.com). Sebastian Bührmann, de Rupprecht Consult, va explicar en el congrés que en els primers sis mesos es van fer 2 milions de recorreguts, i que això va reemplaçar uns 200.000 viatges en cotxe. De març de 2005 a març de 2006, l'ús de la bicicleta s'ha incrementat un 44%. L'experiència de la bici pública es pot posar en marxa de moltes maneres. Si es vol. Va néixer a Amsterdam el 1968, quan un grup d'artistes



La bici «per anar a treballar», i «per treballar», com la policia local de Badalona. / LL. CRUSET/L. BRUFAU

**«MOLTA GENT
UTILITZA LES
BICICLETES
PÚBLIQUES I AL
FINAL ES
COMPRÀ LA
SEVA BICI»**

van engegar el projecte *White bike*: pintaven bicicletes de blanc i les posaven a disposició dels ciutadans. A Alemanya, França, Dinamarca, Bèlgica... «Ja és un concepte madur.» En una ciutat com Barcelona es podria im-

plantar? Segons Bührmann, «sí, seria possible i podria ajudar a promoure l'ús de la bici. Ara bé, només tindrà sentit posar-ho en marxa si Barcelona continua fent carrils bici, si hi ha programes d'educació viària, aparca-

ments per a bicis...» «A Barcelona hi ha moltes activitats per promoure l'ús de la bici. Si els ciutadans tenen l'oportunitat d'usar un sistema gratuït, estic segur que molts tastarien com és això d'anar en bici per la ciutat.» L'experiència a França mostra que moltes persones primer utilitzen les bicicletes públiques, al final es convencen de fer servir aquest mitjà a la ciutat i es compren la seva pròpia bici.

L'ús de la bicicleta pública representa un ús intel·ligent i eficient de l'espai urbà, diu Bührmann. Tornem a Lió. Un aparcament de 6 bicicletes públiques (60 usuaris/ dia) pot substituir l'estacionament d'un cotxe (4 usuaris/ dia). Els costa 8 milions l'any.

La ciutat es mou molt. Segons dades de l'enquesta de mobilitat del 2005 (www.atm-transmet.org), un dia feiner, a la Regió Metropolitana de Barcelona, els 3,9 milions de persones que en formen part fan 12,1 milions de desplaçaments. La mitjana és de 3,1 desplaçaments en dia feiner. Anar a peu (33,2%) i el cotxe són els mitjans de transport més emprats (36,9%). A Barcelona ciutat, només dos de cada deu desplaçaments interns es fan en vehicle privat. Segons dades del 2005 aportades per l'Ajuntament, el 46% dels desplaçaments interns es fan a peu o en bicicleta.

Intermodalitat, sí, però sense «molestar»

● Hi ha una campanya que sota el lema *Bicia't* (www.bacc.info) vol introduir el transport en bicicleta a empreses, associacions i altres entitats que van signar l'Agenda 21. Entre aquests ens hi ha la Fundació Pere Tarrés i el Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics. Dit això –hi ha molts més exemples–, toca tractar del sentit del terme «intermodalitat». En parla *Ciclo Times*, publicació del Bacc (Bicicleta Club de Catalunya), d'aquest juny: «Desplaçament realitzat entre l'origen i el destí combinant dos o més mitjans de transport.» Perquè hi intervingui la bicicleta cal que es potenciïn les combinacions. Bicicleta + transport públic: l'usuari va a l'estació de tren o bus en bicicleta i la deixa aparcada durant el dia. És



Ferrocarrils de la Generalitat catalana. Espai per a bicis.

còmode, es pot aparcar... Però cal millorar els accessos i fer aparcaments, millor tancats i vigilats. I transport públic + bicicleta? Pot ser que es lloguin bicis a l'estació, o pot ser que l'usuari deixi la bici permanentment a l'estació (es fa a moltes ciutats europees). S'hi ha de treballar. Finalment, què hi ha de la combinació bicicleta + transport públic + bicicleta? Vol dir pujar la bici al tren, per exemple. Anem a veure. Es pot consultar al web de la Generalitat (Política Territorial i Obres Públiques). Dies feiners. Al metro, no a les hores punta. A Renfe rodalies, fins a les 3 de la tarda si no va molt ple, sinó et poden fer baixar. Als FFCC, tots els dies, totes hores. I els autobusos... Ai! Hi ha països que ja han habilitat els vehicles. Queda dit. / M.M.

«Millora la cohesió social i ofereix independència»

El I Congrés Català de la Bicicleta es va tancar amb la lectura d'un manifest consensuat: la bicicleta té una enorme potencialitat, que no s'esgota en les activitats de lleure. És un mitjà de transport que pot canviar la fesomia de les ciutats

M.M.

● L'últim acte de la trobada al Fòrum va ser la lectura del manifest. El text, treballat aquestes dues jornades, va ser llegit pel director del congrés, Xavier Corominas. «Proclamem que tot-hom té el dret d'anar en bicicleta sense patir lesions ni danys, gaudint, a més a més, del trajecte. Declarem que la consolidació d'una cultura favorable a l'ús de la bicicleta requereix major promoció de totes les organitzacions i de totes les institucions de Catalunya.»

«L'ús de la bicicleta com a eina de mobilitat contribueix a millorar la qualitat de vida, és saludable, i té nombrosos avantatges tant per a l'individu com per a la societat.» La bicicleta, insisteix el manifest, és un mitjà silenciós, net, assequible i sostenible. I «ajuda a reduir la congestió a les ciutats i a fer el trànsit més segur i fluid. Millora la cohesió social i ofereix independència i llibertat». La llista d'avantatges, segons es pot llegir al text, és ben llarga. Necessita poc espai per aparcar, permet una ràpida mobilitat en les distàncies curtes, millora la salut mental i física, és una oportunitat de gaudir del lleure, de fer esport i turisme...

Des del congrés es deixa constància que, a Catalunya, els desplaçaments que fan la major part dels ciutadans són curts. La gran majoria de viatges es fan



Aparcament de bicicletes situat a la cruïlla de la rambla de Catalunya amb el carrer Rosselló, a Barcelona. / NEREA CHIRIVELLA

Locals i universals

● En el mar de webs del ciberespai, n'hi ha una de força atractiva. Fins i tot divertida, diríem. És www.ciclismourbano.com. «La bicicleta serveix per a molt més que per fer exercici dues hores cada tres diumenges.» És possible assabentar-se de campanyes com la dels *bicimanifestants* a Saragossa: «*El alcalde no se entera que la gente pedalea*», o que a Madrid, City Biking fa excursions ciclistes, o que a Vitòria el préstec de bicicletes (gratuït) ha batut rècords: 10.000 usos en un mes... / M.M.

dins de la pròpia ciutat; entre un 60% i un 90% dels desplaçaments són inferiors a 8 km. «En moltes ciutats i pobles, anar a peu i en bicicleta són els modes de transport més utilitzats. La bicicleta té un gran potencial com a eina de mobilitat.»

El que queda clar és que es pot fer més. Pot ser una alternativa al cotxe i la moto, en aquests desplaçaments curts. Per poten-

ciar-ne l'ús, però, per fer-lo atractiu, cal tenir en compte aquest mode de transport a l'hora de dissenyar els espais urbans; reconèixer a la bicicleta una funcionalitat «igual a la dels altres mitjans de transport»; millorar i incrementar la xarxa d'itineraris ciclistes, tant en l'àmbit urbà com en l'interurbà... Administracions que llegiu, caldrà més implicació.

Silenci, que Sigfrid Monleón roda

● Més aviat hauríem de dir que Sigfrid Monleón (València, 1964) estrena. Estrena arreu de l'Estat, el dia 30: *La bicicleta*. La idea va sortir treballant amb el coguionista, Martín Román, que és membre actiu en la reivindicació de la bicicleta com a mitjà de transport a la ciutat. Què s'explica, a *La bicicleta*? Tres històries. L'amo d'un taller fa una bicicleta amb diferents peces. Un nen, orfe de mare, és l'escollit per heretar-la. Per fer alguns calerons, aquest el nen –Ramon–, amb un altre company d'escola, fa de correu de droga per a un traficant de poca volada. Les coses se li posen difícils, al xaval, que decideix tocar el dos. Deixa la bici al company de classe, Òscar, perquè la hi guardi... L'Òscar l'acaba venent per quatre xavos a una jove, Júlia,



El director del film, Sigfrid Monleón. / JOSEP CUÉLLAR

que somia viatjar a l'estranger i que fa de missatgera pedalejant amb la bici. La trama avança, i la bicicleta va a parar a mans d'una dona gran, Aurora. Torna a muntar en bicicleta i al mateix temps que recupera aquest record, recupera també un amor de juvenesa... «La bicicleta és un pretext per narrar la història d'unes persones», així com per explicar també «la transformació de la ciutat contemporània», diu Sigfrid Monleón. Entre els actors amb què compta per donar forma a aquesta faula hi ha Pilar Bardem i Sancho Gracia.

Monleón va signar la seva òpera prima el 2001, *L'illa de l'holandès*. A TV3 es va poder veure *Síndrome laboral*, telefilm interpretat per Carmelo Gómez i Mercè Llorens. / M.M.