

Guia per a una mobilitat ciclista

'Amigable amb l'edat'

Fer front a les tendències en la mobilitat activa i l'envelliment de la població



Per citar els continguts d'aquesta guia:

Den Hoed, W. i Chaves, L.M. (2024) Guia per a una mobilitat ciclista amigable amb l'edat. Afrontar les tendències en la mobilitat activa i l'envelliment de la població. Març de 2024. Universitat Rovira i Virgili i Bicicleta Club de Catalunya.

EN-TOUR-AGE: "European tourist cities in transformation: the construction of age-friendly mobilities" – cap a ciutats turístiques amb una mobilitat inclusiva per a les persones grans

Web del projecte: <https://agefriendlycycling.city>

Autors:

Wilbert den Hoed, Laura M. Chaves

Edició:

Laura M. Chaves, Adrià Arenas

Il·lustració i disseny:

Laura M. Chaves

agraïments expressos a:

Valentina González Alzola, Neus Bonavila i Azorin, i Antonio Paolo Russo (Universitat Rovira i Virgili)

El Grup de Recerca d'Anàlisi Territorial i Estudis Turístics (GRATET, Departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili)

Els 37 participants de l'estudi a Barcelona

Manchester Urban Ageing Research Group (MUARG, University of Manchester)

Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

Associació En Bici Sense Edat [Cycling without Age]

Març**2024**

"Aquest projecte ha estat finançat pel programa Marie Skłodowska-Curie Actions del marc Horitzó 2020 de la Unió Europea (convocatòria H2020-MSCA-IF-2020, núm. 101032961)"

INTRODUCCIÓ I DESAFIAMENTS

QUÈ ÉS ENTOURAGE?

ENTOURAGE és un estudi acadèmic dut a terme entre els anys 2022 i 2023, centrat a analitzar les transformacions de la mobilitat en metròpolis europees amb gran atractiu turístic. Particularment, es va enfocar a investigar els seus efectes en la mobilitat activa amb èmfasi en la perspectiva de persones de més de 60 anys. La ciutat de Barcelona va ser el cas principal d'estudi, on el projecte es va centrar en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport al llarg de totes les etapes de la vida.

PERSONES GRANS AMB BICI?

Partim de l'observació que l'ús de la bicicleta està experimentant un auge notable en diverses ciutats espanyoles, cosa que reflecteix una tendència internacional cap a la promoció de la mobilitat urbana sostenible, neta i saludable. Alhora, les poblacions urbanes estan experimentant un procés continu d'urbanització, acompanyat d'un envelliment demogràfic a causa de la reducció de la mortalitat i l'augment de l'esperança de vida. Per tant, podem afirmar que el futur de les ciutats es caracteritza per una composició demogràfica marcada per una major longevitat i una proporció creixent de persones d'edat avançada.

Quan analitzem les tendències en mobilitat i demografia de manera conjunta, és evident, segons la literatura especialitzada en mobilitat i inclusió de diversos grups socials, que la gent gran sol ser un dels segments de la població que menys utilitza la bicicleta com a mitjà de transport¹. Per exemple, a Barcelona, el repartiment modal mostra que la bicicleta representa només un 0,6% dels desplaçaments diaris entre persones de més de 65 anys². A més, és important destacar que en aquesta ciutat hi ha una notable bretxa de gènere, la qual cosa és rellevant atès que la majoria de la gent gran són dones.

Resulta evident que les persones de més edat participen menys en la mobilitat ciclista, i això les priva dels beneficis associats en termes d'accessibilitat, salut i benestar. Tot i així, en altres països les persones grans sí que solen fer servir la bicicleta com a mitjà de transport urbà³.

1 Aldred, Rachel, Woodcock, James y Goodman, Anna, 2016. Does more cycling mean more diversity in cycling? *Transport Reviews* 36(1), 28-44. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1014451>.

2 Ajuntament de Barcelona, 2022. Enquesta de Serveis Municipals. Disponible en <https://dades.ajuntament.barcelona.cat/enquesta-serveis-municipals/>.

3 Harms, L., Bertolini, L., te Brömmelstroet, M., 2014. Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends. *Journal of Transport & Health* 1, 232-242. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.012>.

Aquest estudi busca destacar les pràctiques i mesures adoptades per aquest grup demogràfic per fer servir la bicicleta en la seva mobilitat diària. Ens centrem en qüestions fonamentals com:

- Quines són les barreres i els facilitadors que influeixen en la mobilitat ciclista a l'edat avançada, i quin és el paper de l'entorn urbà en la configuració?
- Fins a quin punt les transformacions en la mobilitat ciclista s'ajusten a les necessitats específiques de la gent gran?

Aquests interrogants ens permetran comprendre millor les dinàmiques i els desafiaments associats amb l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport entre la població de més edat, així com identificar possibles àrees de millora tant en polítiques públiques com en la planificació urbana.

QUÈ OFERIM?

El 2023 ja es va publicar un [primer informe](#) sobre el cas de Barcelona on es va plantejar un canvi de perspectiva des d'una ciutat ciclable a una mobilitat ciclista amigable amb l'edat. Amb aquest document, a més, oferim idees i eines concretes amb aplicabilitat a l'àmbit polític, tècnic i ciutadà. Des de la investigació aplicada, elaborada entre el Departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili (URV) i el Bicicleta Club de Catalunya (BACC), compartim resultats sobre:

- ***Com i per què la gent gran es mouen amb bicicleta?;***
- ***Quins beneficis comporta una mirada amigable en utilitzar la bicicleta i la infraestructura ciclista?;***
- ***Com pot transformar la mobilitat urbana i l'espai urbà una xarxa ciclista inclusiva i segura?***

Gràcies a aquestes exploracions, proposem un model de ciutat que tingui en compte l'envelliment de la població, on la mobilitat ciclista es converteixi en una eina clau de transformació de l'espai urbà, especialment adreçada a aquells grups de persones que actualment no solen fer servir la bicicleta per a desplaçaments quotidians urbans..

CIUTATS AMIGABLES AMB L'EDAT

El concepte urbanístic de [l'amigabilitat amb l'edat](#) cerca abordar dos desafiaments socials contemporanis: l'envelliment de la població i la urbanització. Un dels àmbits que es vol repensar i adaptar per a les necessitats canviants del futur és el de la mobilitat. Tot i això, la relació amb la mobilitat no sempre ha estat clara en aquest sentit. Fins fa relativament poc, les infraestructures urbanes per desplaçar-se per la ciutat, com ara voreres, semàfors i parades de transport públic no tenien criteris que garantissin l'accessibilitat universal. A causa del baix ús de la bicicleta entre gent gran, la mobilitat ciclista s'uneix als àmbits que requereixen un replantejament per assegurar-ne l'accessibilitat per a persones de totes les edats.



Centrant-nos en el cas de la ciutat de Barcelona, la bicicleta no es manifesta com a mitjà de transport amigable ni inclusiu per a totes les edats.

Atès que actualment Barcelona compta amb un **21%** de la població **més gran de 65 anys**, és crucial considerar aquest grup demogràfic en les futures planificacions urbanes.

Es preveu que per a l'any 2030 aquesta xifra augmentarà fins gairebé el 30%, mentre que el percentatge de persones joves (<19 anys) es mantindrà al voltant del 16%.⁴

⁴ Xifres provinents de l'Estratègia Municipal d'Envel·liment (2018-2030).

ELS REPTES: ENVELLIMENT DE LA POBLACIÓ I INCLUSIÓ EN LA MOBILITAT ACTIVA A BARCELONA

El plantejament de ciutats amigables amb l'edat, impulsat per [l'Organització Mundial de la Salut](#) i una xarxa composta de més de 1100 ciutats a 44 països, dona a entendre que la vellesa ja no és només una època de declivi. La 'nova vellesa', per tant, és una idea que reconeix que som més joves sent grans – un canvi de percepció respecte a la connotació tradicional de disminució i deteriorament. Hi experimentem múltiples etapes de vellesa – entre d'altres la de desenvolupament personal, el creixement, l'activitat social i econòmica, la cura, la jubilació, així com la decrepitud, la fragilitat i la desaparició. Tot i aquesta diversitat, la vellesa en general no està ben vista socialment: fer o començar noves activitats en edat avançada són vistes com a poc probables.

El que preocupa avui dia moltes ciutats i individus és viure la vellesa de manera decent, fins i tot quan es creu que la vellesa és un camí cap a allò desconegut; la malaltia o la pèrdua d'éssers estimats o la fragilitat pròpia que arriba amb els anys. Aquelles preocupacions solen incloure la solitud no desitjada, un factor de risc per a la salut mental i les patologies psicològiques. La soledat no desitjada, paradoxalment, passa més sovint quan una persona té més temps que mai per estar acompanyada per amics, fills o altres familiars. Els estudis científics assenyalen la importància de la trajectòria biogràfica, és a dir, tot allò viscut en cada etapa de la vida: les connexions amb aquestes persones o les habilitats tècniques o cognitives que conservem. Les aspiracions que tenim per a la jubilació o la vellesa es forgen a la joventut o altres etapes prèvies a la vellesa. Som el conjunt de tot allò viscut.

A les preocupacions sobre la vellesa també s'hi ha sumat la intergeneracionalitat, que es defineix com a intercanvi d'experiències, converses i companyia amb persones de diferents edats. Les incerteses de l'actualitat – relacionades amb el cost de vida, la pobresa energètica, el canvi climàtic i les desigualtats socioeconòmiques en general – han creat dissonàncies entre generacions. Avui dia és probable que les noves generacions siguin més pobres que els seus pares, amb menor estabilitat laboral i dificultats per accedir a un habitatge adequat, i que siguin menys robustos els serveis socials quan aquestes generacions envelleixin. A més, una preocupació generalitzada és el canvi climàtic, que actualment ja afecta més les persones grans per efectes de clima extrem i la contaminació atmosfèrica. Aquests efectes probablement continuaran condicionant de manera més significativa a la vida de les properes generacions. Davant aquestes preocupacions també hem de considerar les oportunitats de la vellesa. La prevenció de les malalties (mortals) i l'augment de l'esperança de vida han augmentat considerablement els anys de vida saludable. Les oportunitats de benestar, per tant, s'han prolongat, sempre reconeixent que és probable que vingui la fragilitat i la dependència. Per viure-hi, podem pensar en activitats d'intensitat baixa o moderada o de manteniment cognitiu.

Pel que fa a la mobilitat, en aquest sentit, es reconeix que el radi de moviment quotidià es pot fer cada cop més petit, però també observem un augment en els viatges durant l'edat avançada i un desig de realitzar activitats que no eren possibles a la joventut per diversos motius.⁵

⁵ Hitchings, R., Venn, S., & Day, R., 2018. Assumptions about later-life travel and their implications: pushing people around? *Ageing & Society*, 38(1), 1-18. <https://core.ac.uk/reader/185494420>.

Al projecte ENTOURAGE es vinculen els reptes que ens presenta l'envelliment de la població combinat amb el creixent interès en la promoció de la mobilitat ciclista. Les polítiques i iniciatives per a aquella promoció solen enfocar una demografia general, utilitzant indicadors com a increments de percentatges de desplaçaments o bé quilòmetres d'infraestructura creada. Tot i això, aquest enfocament no necessàriament resol el poc accés que tenen les persones de més edat a l'ús de la bicicleta en els seus desplaçaments quotidians. Una llàstima, coneixent els avantatges de l'ús de la bicicleta per a tots els grups poblacionals. El seu impacte en la millora de la salut mental, la salut física, el manteniment cognitiu i la connexió social, es considera una activitat d'intensitat baixa o moderada. Aquests avantatges són desapercebuts per a les persones que obtenen més benefici d'una mobilitat i vida quotidiana de proximitat.

ENTOURAGE utilitza el concepte de l'amigabilitat amb l'edat per entendre per què la mobilitat ciclista és poc accessible per a grups socials com són la gent gran i com podem involucrar aquest grup en la millora de la mobilitat per a persones de totes les edats.

Els reptes

- **Reptes vinculats a l'envelliment de la població:** salut mental y física, la soledat no desitjada, salut mental i física, soledat no desitjada, longevitat i noves aspiracions, activitat física baixa o moderada, desplaçaments quotidians locals, activitats i serveis de proximitat.
- **Reptes vinculats a la inclusió i l'equitat a la mobilitat activa:** desplaçaments quotidians locals, representació i visibilitat en l'ús de la bicicleta, reconeixement com a grup usuari de la bicicleta, i absència en la promoció actual de la mobilitat ciclista quotidiana.



La visió



- **Una mobilitat ciclista amigable amb l'edat** és viable per a persones de totes les edats.
- **Una proposta a favor de les qualitats de la mobilitat ciclista** des de la perspectiva de persones de més edat.

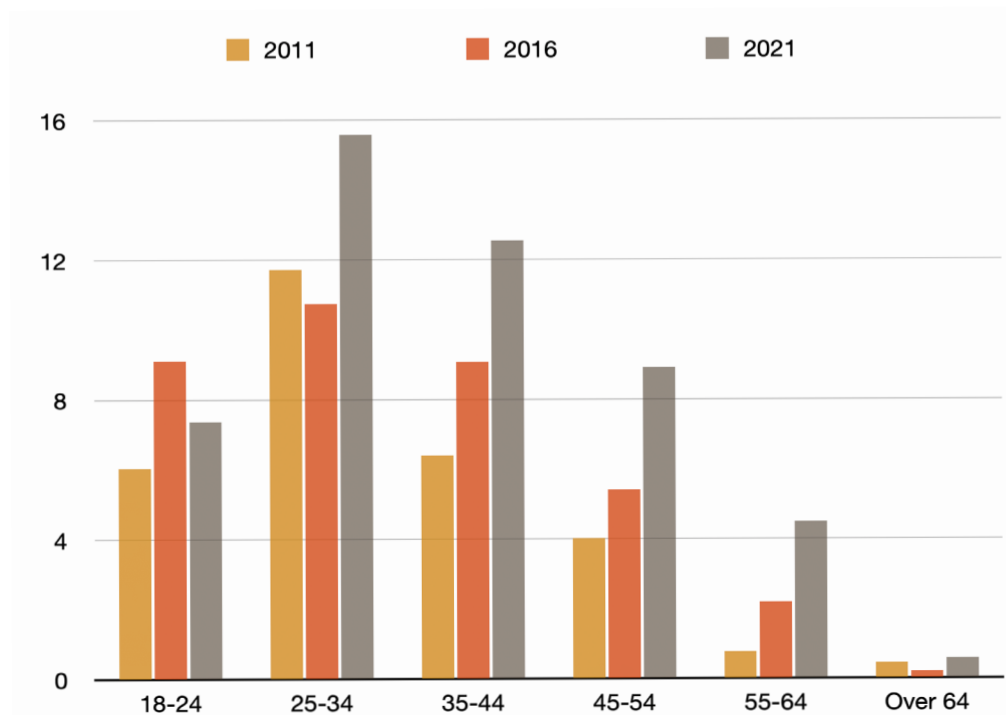
La ciutat

- **El context geogràfic del cas d'estudi és la ciutat de Barcelona.** És una ciutat molt diversa pel que fa als perfils de les persones usuàries de la bicicleta, per exemple entre gèneres, edats o barris residencials. A més, els barris de la ciutat mostren perfils diferents a l'hora dels índexs de l'envelliment.



Barcelona va ser escollida estudi de cas per l'auge d'infraestructura i el repartiment modal ciclista que s'ha vist la darrera dècada. A més de les seves intencions per declarar-se a una ciutat ciclista, també és objecte de diverses intervencions urbanes que pretenen reduir la congestió, la contaminació atmosfèrica i acústica i vetllar per la seguretat viària. Les polítiques de mobilitat actuals pretenen transformar el repartiment modal de la ciutat fins a un 80% combinat de desplaçaments a peu, amb bicicleta, vehicle de mobilitat personal (VMP) i amb transport públic. Pel que fa a la bicicleta, la ciutat presumeix de gairebé 300 quilòmetres d'infraestructura ciclista (126 quilòmetres el 2016), repartits entre carrils bici nous i carrers pacificats.⁶

L'ús actual de la bicicleta varia en gran mesura segons el barri, i és gairebé inexistent entre els residents de zones més muntanyoses de la ciutat. Alhora, hi ha grans variacions demogràfiques, amb un ús substancialment menor entre les dones i d'un sol 0,6% de les persones més grans de 65 anys. La suposada bretxa d'edat queda molt visible a Barcelona quan analitzem l'ús indicat de la bicicleta per la ciutadania per a les activitats principals. **El gràfic presenta la tendència de l'ús de la bicicleta en els darrers deu anys, mostrant una proporció persistentment baixa per al grup d'edat superior a 64 i un creixement substancial en altres grups d'edat.**



P: Quin mitjà de transport utilitzes per desplaçar-te en les teves activitats principals?

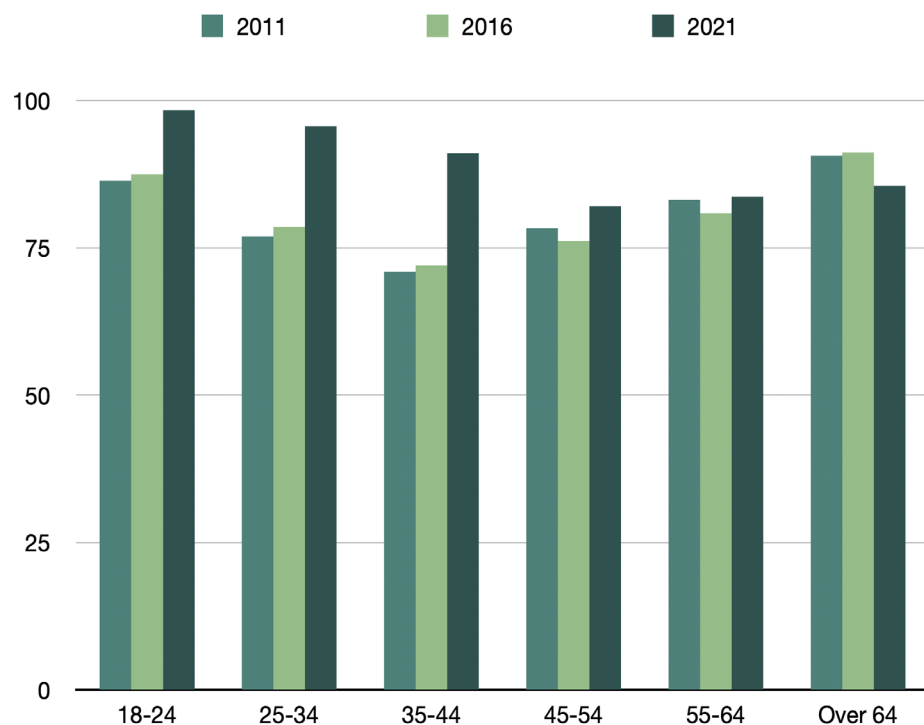
R: Bicicleta pròpia o Bicing

Gràfic 1: Tendència de l'ús de la bicicleta en els últims 10 anys.

Font: elaboració pròpia a través de l'Enquesta de Serveis Municipals 2022.

Paral·lelament, el gràfic següent mostra que l'ús del transport sostenible entre **els habitants de Barcelona creix entre grups més joves, però baixa per part del grup 64+**. En conseqüència, els gràfics demostren la infrautilització de la mobilitat sostenible i ciclista per part de la gent gran. També cal destacar que la ciutat estima que, l'any 2030, un de cada tres residents tindrà més de 65 anys, una xifra substancialment més gran que el 21% el 2018⁷. Actualment, observem índexs baixos a la Ciutat Vella, la zona costanera i Nou Barris, mentre que en alguns districtes el percentatge de persones de més de 65 anys és al voltant dels 30%.

Segons els estàndards actuals, per tant, una part de la població cada cop més present tindria menys accés a intervencions urbanístiques relacionades amb l'ús de la bicicleta. Per fer front a aquesta situació, **aquest estudi pretén entendre la millor manera d'incloure la bicicleta a la mobilitat diària al llarg de la vida, destacant les seves relacions amb l'entorn urbà, la normalització del seu ús i les qualitats que pugui oferir la bicicleta per a la tercera edat**. Al següent apartat expliquem les dades en què es basa l'estudi i desenvolupem sis propostes derivades de la seva anàlisi.



P: Quin mitjà de transport utilitzes per desplaçar-te en les teves activitats principals?

R: Transporte sostenible.
(Vehicles no privats ni motoritzats)

Gràfic 2: La proporció usuària del transport sostenible a Barcelona (a peu, amb bicicleta, VMP o transport públic) entre grups d'edat, 2011-2021.

L'any 2030, un de cada tres residents tindrà més de 65 anys, una xifra substancialment superior al 21 % de 2018.

PROPOSTES PER A UNA MOBILITAT CICLISTA AMIGABLE

NOTA METODOLÒGICA

L'estudi va fer servir tres mètodes complementaris per captar i comprendre les experiències ciclistes de persones d'almenys 60 anys. **D'una banda, es va fer un mètode biogràfic, format per entrevistes indagant sobre l'adopció de diferents mitjans de desplaçar-se al llarg de la vida.** També es va indagar sobre l'experiència de començar a utilitzar amb bicicleta i sobre les oportunitats i els obstacles per incorporar-la a la mobilitat quotidiana (en el passat, present i futur (previst)). **D'altra banda, es van afegir mètodes mòbils consistint en passejades amb bicicleta acompanyades per l'investigador.** Se'ns va permetre conèixer les experiències de mobilitat en el dia a dia d'en viu i van servir tant per observar les interaccions amb l'espai urbà com el context en què van tenir lloc les experiències que els participants ens van explicar durant l'entrevista.

Es van gravar els recorreguts tant en àudio com en vídeo, mentre que les entrevistes només van ser enregistrades en àudio. Això va permetre als investigadors analitzar les converses en marxa amb el participant, recopilar dades visuals, interpretar el flux de moviments, el moviment propi del participant i les interaccions amb altres actors de la ciutat. Finalment, es va presentar un primer resum dels resultats en un grup focal on es discutien les qualitats i barreres per anar amb bicicleta per Barcelona de manera participativa.

A l'estudi van participar 37 persones de diferents edats majors (60-88 anys). Els seus llocs de residència es van estendre sobre tots els districtes

de Barcelona, aconseguint també una equitat de gènere a la participació. Significativament, es van convocar diferents nivells d'experiència ciclista, des de principiants fins a ciclistes de tota la vida. Un cop finalitzades les entrevistes, es va demanar als participants que portessin un diari de viatge en línia i se'ls va convidar a les passejades acompanyades en un dels seus desplaçaments habituals per la ciutat. Van participar 14 persones en aquesta darrera activitat, recorrent un total de 17 rutes d'entre 1 i 11 quilòmetres amb una mitjana de 4,4 km. Finalment, es va fer una jornada de retroalimentació i de grups focals plantejats per posar en comú els temes clau sobre les motivacions i els obstacles d'anar amb bicicleta amb una edat avançada. A la resta d'aquesta guia es presentaran les sis propostes derivades de l'anàlisi del conjunt de les dades obtingudes.



Figura: esquema gràfic dels tres components del disseny metodològic



Font: elaboració pròpia.

A l'estudi van participar 37 persones de diferents edats majors (60-88 anys)

PROPOSTA 1: PRIORITZAR LES QUALITATS AMIGABLES DE LA BICI

Les qualitats que aporta la mobilitat ciclista a la gent gran són múltiples, contundents i transformadores. L'anàlisi de les entrevistes, les passejades acompanyades i el grup focal han revelat temàtiques clau que defineixen el grau d'amigabilitat amb l'edat que arriba a tenir la mobilitat ciclista. Aquí s'hi exposen les qualitats que ofereix la bicicleta a persones de la tercera edat: connectivitat; adaptació; seguretat personal i ambiental; salut i benestar; cura i intergeneracionalitat; i la visibilització.

- **Qualitat 1. La connectivitat.** La mobilitat ciclista permet anar al teu ritme, mesurant els esforços i permetent una mobilitat de porta a porta. Segons les vostres necessitats o preferències, els participants escullen rutes directes i ràpides, rutes més calmes i segures o amb menys pujades, o van per exemple per carrers de trànsit restringit o zones compartides amb

vianants. No depenen d'un horari fix o de l'estat del trànsit, i la flexibilitat pel que fa a la ruta permet arribar a llocs amb comoditat i alegria.

- **Qualitat 2. L'adaptació.** Els participants estan adaptant el seu estil d'anar amb bicicleta segons les capacitats físiques. La pròpia bicicleta permet aquesta adaptació, per exemple amb models de barra baixa o amb cistella o portaequipatges per portar productes de compra. A més, s'ha vist un alt ús de la bicicleta plegable, permetent la seva entrada a casa o altres edificis o fent-ne ús compatible amb el transport públic. Per acabar, la bicicleta amb assistència elèctrica permet regular l'esforç físic i la velocitat necessària per mantenir-se al ritme del trànsit.
- **Qualitat 3. La seguretat personal,** també fent referència a la responsabilitat amb les altres persones. Per a alguns dels participants, la motivació de l'ús de la bicicleta és moure's a una velocitat humana sense contaminar o posar en perill els altres. Reconeixen que no fan servir una forma de transport "agressiva" (Daniela, 60, Horta) o bé una acord amb les dimensions

dels carrers, per exemple en zones pacificades o "l'estructura urbanística del barri gòtic" (Marc, 66, El Poblenou). Alguns també reconeixen una millor percepció de la seguretat pròpia, en el qual la bicicleta fer reduir la fragilitat de moure's sola per la ciutat com a persona gran.

- **Qualitat 4. Salut i benestar.** Dos dels principals aspectes positius de caminar amb bicicleta destacats pels participants són la millora o el manteniment de la salut física i la sensació d'èxit que s'obté en moure's pel moviment a força pròpia. El poder anar, seguir anant, i aspirar anar en el futur és una font d'autoconfiança i de longevitat de les habilitats per mantenir-se actiu i en forma. A més, s'aprecien les oportunitats d'explorar la ciutat i els seus voltants, mantenir la ment oberta i simplement gaudir.

- **Qualitat 5. La cura ambiental i amb altres generacions.** La bicicleta permet participar en activitats de cura, per exemple a fills o néts, parelles o pares, o persones amb mobilitat reduïda. Forma una distracció de la càrrega psicològica de tenir cura, però també una manera de diversió i connexió amb persones de diferents edats i orígens. Per últim, per a molts participants a l'estudi la bicicleta evoca records de la joventut, quan van descobrir el plaer de l'ús lúdic d'aquest mitjà de transport.
- **Qualitat 6. La visibilització de la gent gran.** Encara que la vellesa tradicionalment és coneguda com una època de fragilitat i desaparició de la societat, les persones consultades a l'estudi participen freqüentment a la societat civil. Diverses fan voluntariat a centres cívics, ONG, entitats públiques o moviments veïnals. No sempre s'atribueix aquesta activitat a la bicicleta, però moltes vegades la bicicleta és el mitjà de transport preferit per connectar aquestes activitats o fer-se visible amb els col·lectius en què participen.

“Incluso em sento jove, que de vegades he de dir-me ‘eh, que tinc 67 anys, no puc fer el boig’, perquè com m’imagino que ha de ser alguna cosa, em sento com la jovencita que anava sempre en bicicleta a l’estiu. (...) A veure, l’últim accident que vaig tenir amb la bicicleta, que no en tinc molts a la consciència, em vaig oblidar dels anys que tinc. Amb el meu nét vaig fer una cursa. I em vaig posar a córrer, però a guanyar. I clar, llavors l’altra néta em va cridar, vaig frenar i saltava. (...) M’oblido que no tinc edat per fer curses amb un xaval de deu anys.”

– Eva (67, La Ribera) (Qualitat 5)

“El bo d’anar en bicicleta és que veus la ciutat d’una altra manera, pots gaudir-la d’una altra manera. I aleshores això és molt interessant, perquè com estem tan acostumats a anar a tota velocitat, ja no veiem les coses. I a mi sempre m’agrada mirar. Doncs mira, aquí hi ha un pati amb un parasol [assenyala amunt]. Sempre vaig mirant les teulades. Són llocs curiosos.”

– Sebastián (60, La Dreta de l’Eixample) (Qualitat 6)

“I a part d'arribar a la feina, després de fer els cinc quilòmetres de la Gran Vía o del carrer Consell de Cent, no arribes de la mateixa manera que anant en metro. Arribes més oxigenat, més alegre. Es nota.”

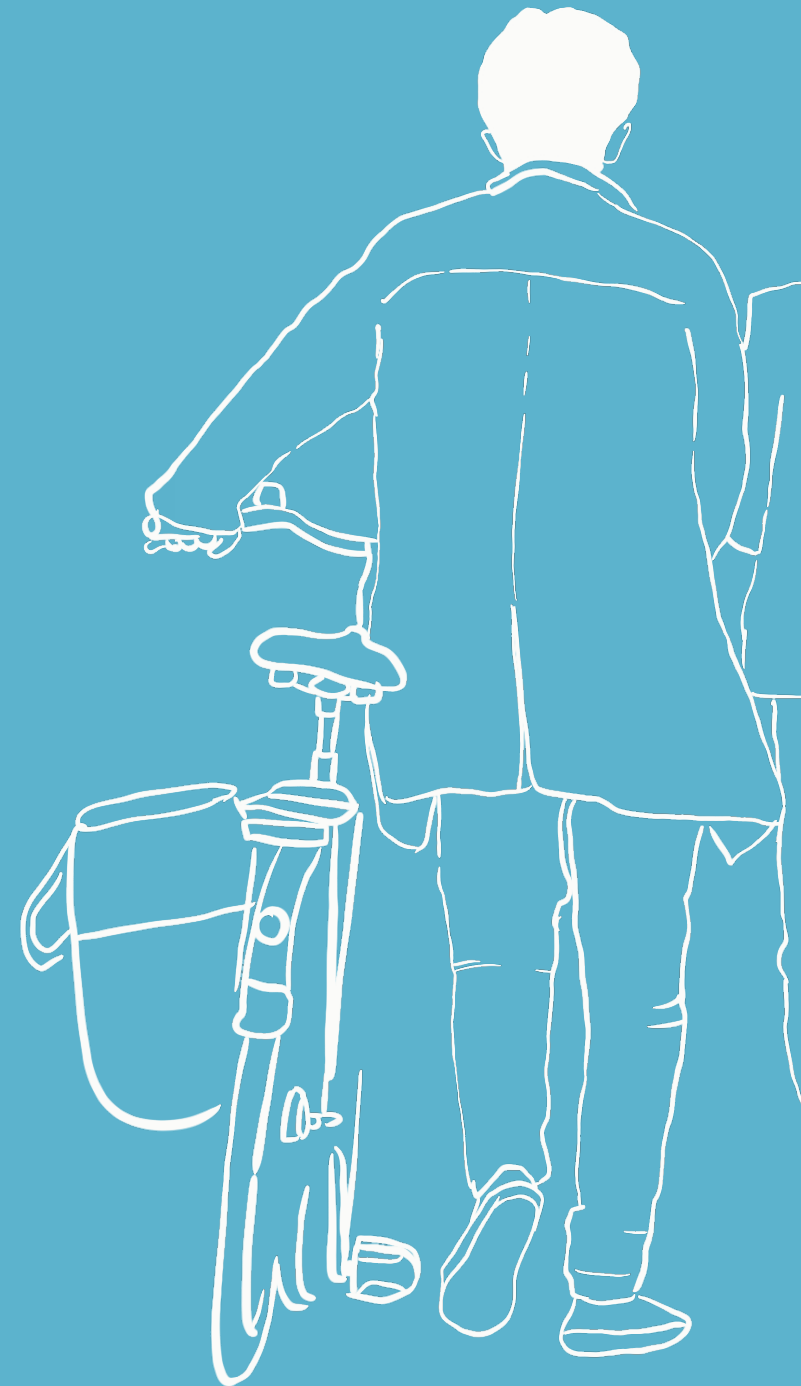
– Héctor (62, la Bordeta)

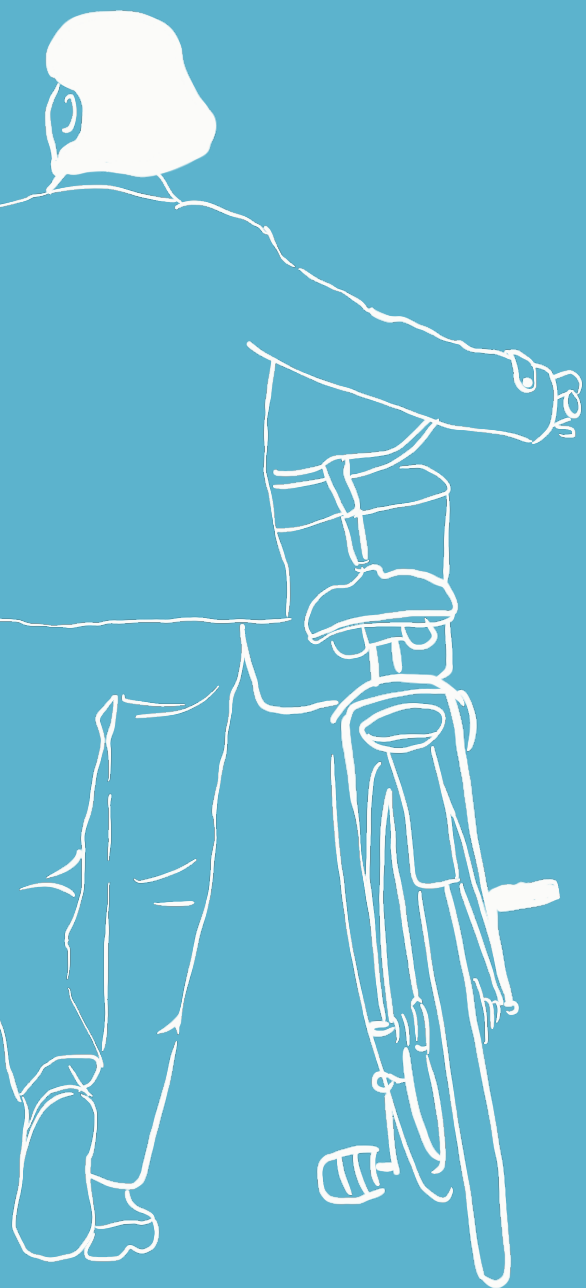
“Ara amb l'elèctrica vaig per tota Barcelona. En tots els barris trobem carrils preciosos. A Tres Torres, a Sarrià, al Poblenou, a Horta.”

– Gerard (71, la Dreta de l'Eixample)

“Vaig començar a adonar-me que la meva evident coixesa, el fet que caminava lentament, m'havia convertit en un objectiu fàcil per a un cert tipus de depredadors. En aquest sentit, la bicicleta també m'ha aportat seguretat.”

– Flor (60, Les Corts)



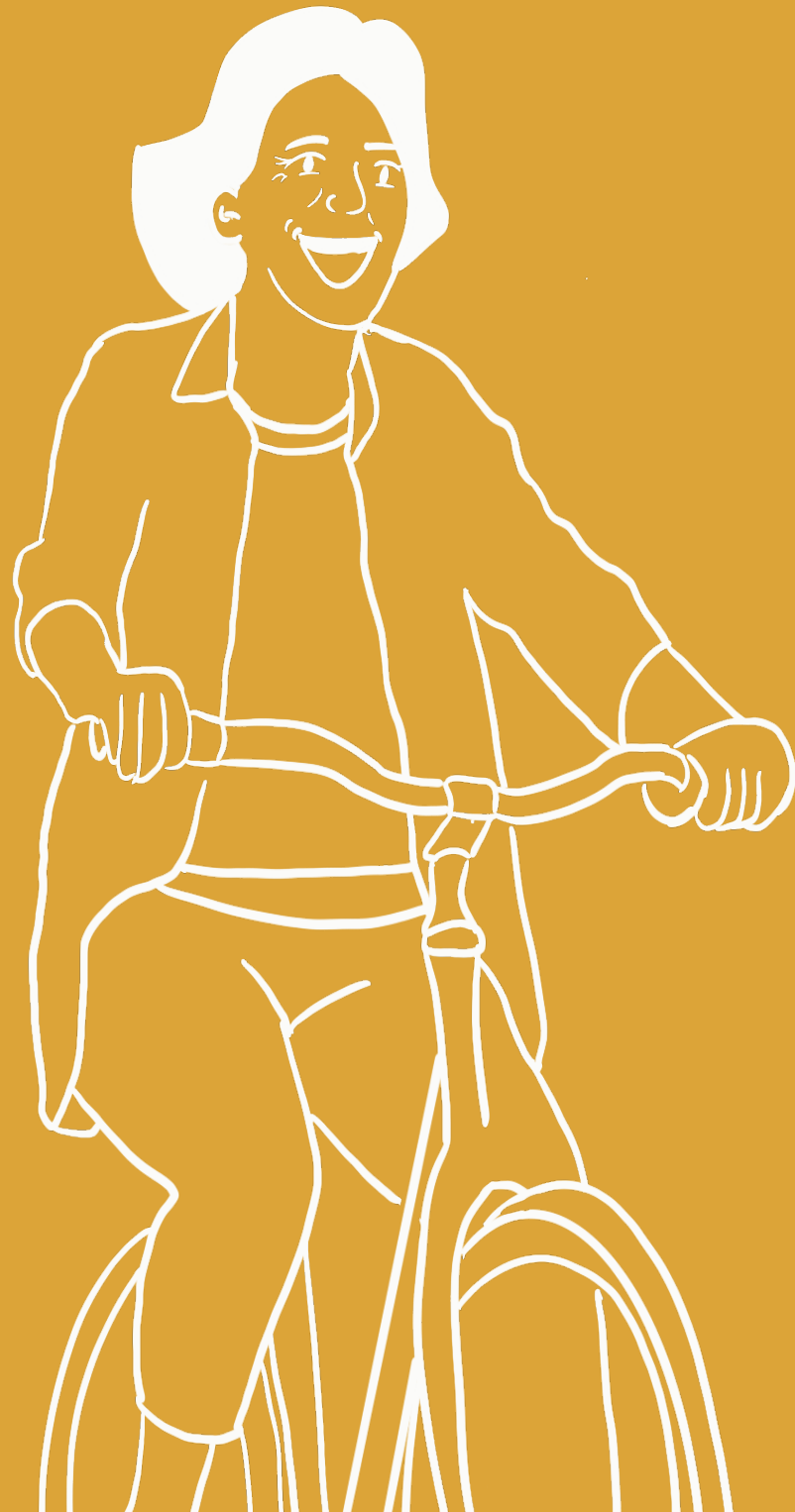
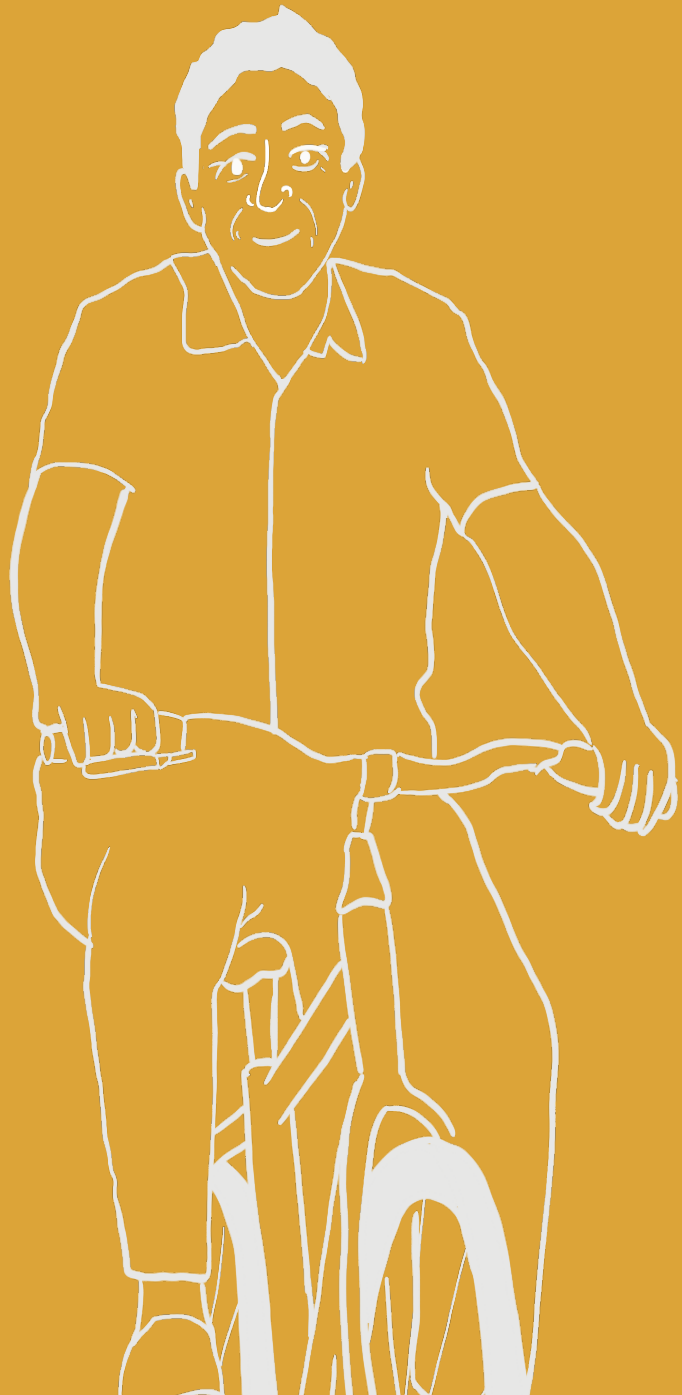


- **CONNECTIVITAT**
- **ADAPTACIÓ**
- **SEGURETAT PERSONAL**
- **SALUT I BENESTAR**
- **CURA AMBIENTAL I AMB ALTRES GENERACIONS**
- **VISIBILITAT DE LES PERSONES GRANS**

PROPOSTA 2: RECONÈIXER LA DIVERSITAT

A partir d'aquestes sis qualitats, es proposa una mirada a les diverses maneres d'entendre la mobilitat. Els perfils, els motius i les rutes, les preferències i les freqüències de l'ús de la bicicleta varien en gran mesura entre les persones que van participar de l'estudi. Hi ha molts tipus d'ús i experiències amb l'ús de la bicicleta: entre la persona gran que ja va amb bicicleta per Barcelona des dels dies d'estudiant, la persona que va començar a anar quan es va introduir el sistema Bicing, i la persona amb poca experiència ciclista a qui circular per la ciutat continua donant ansietat. També hi ha aquests tipus dins d'una mateixa persona: els motius, les rutes i la freqüència d'anar amb bicicleta es veuen relacionats amb les condicions familiars, laborals, residencials, etc. de les persones.

En resum, no hi ha un sol tipus de mobilitat ciclista 60+ ni un de general. Per tant, us proposem mirar la ciutat des de la diversitat, permetent que persones en qualsevol època vital, estat físic o nivell d'experiència ciclista puguin circular per la ciutat i respondre a les vostres necessitats de mobilitat mitjançant formes de transport sostenible i agradable. En aquesta diversitat també incloem la varietat de destinacions i motivacions per les quals fan servir la bicicleta per moure's. Trobem que la bicicleta connecta barris, permet fer encàrrecs, compres, i desplaçaments per feina, anar a veure amics o familiars, passejar amb ells, o simplement dóna per veure la ciutat, la muntanya o el mar. **El fet que aquestes activitats d'utilitat', lleure o cura barregen i s'encadenen subratlla que la mobilitat ciclista és connectador, no-lineal, i plumiforme.**



PROPOSTA 3: ENTENDRE I RESOLDRE LES BARRERES REALS

Obstacles o inconvenients per utilitzar la bicicleta com a part de la mobilitat quotidiana hi ha per a totes les persones. Per fer recorreguts còmodes i segurs, les persones de totes les edats es beneficiarien d'una infraestructura ciclista ben segregada, una xarxa connectada, densa i extensa, i un entorn urbà pacificat i en concordança amb la mobilitat sostenible. No obstant això, les dificultats per fer servir la bicicleta amb una edat més gran difereixen a les de la població general.

Quan analitzem el comportament dels participants a l'estudi, es pot concloure que pedalen en espais amb característiques molt diverses. Els tipus de carrers transitats, les dimensions dels carrils bici, la connectivitat, la senyalització, i l'extensió per tota la ciutat i l'àrea metropolitana són parcials o incoherents. En termes de connectivitat, la manca de connexió entre carrils en creuaments o semàfors, la visibilitat limitada i l'absència d'espai per aturar-se poden dificultar el viatge o generar inseguretat sobre la realització. Tot això va en contra del que s'entén com un espai ciclista inclusiu: coherent, continu, segur i entenedora amb facilitat⁸. A més, els perfils d'altres usuaris dins del carril bici, segons el tipus de vehicle: VMP o bicicletes elèctriques, que utilitzen altres velocitats, pot dificultar la convivència.

En aquest sentit, és important reconèixer que les barreres per a l'ús de la bicicleta a l'edat avançada no es redueixen a les dimensions dels carrils bici o quilòmetres de carrils bici disponibles. En una aproximació amigable amb l'edat en anar en bicicleta no poden faltar els altres

8 Doran, A., El-Geneidy, A., & Manaugh, K. (2021). The pursuit of cycling equity: A review of Canadian transport plans. *Journal of Transport Geography*, 90, 102927. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102927>.

components d'un desplaçament d'A a B. Per tant, **accentuem què és la infraestructura real, una que s'estén des del moment i el lloc on es decideix agafar la bicicleta fins a l'arribada a la destinació**. Aquestes barreres ja les trobem en la necessitat de baixar la bicicleta des de casa, el seu emmagatzematge, l'ús del sistema públic de bicicletes, l'aparcament al carrer oa la destinació, l'accessibilitat a la destinació final (entrades, rampes, vorades), o la proximitat a serveis de bicicleta (reparacions, ajustaments, disponibilitat i emmagatzematge de bicicletes adaptades). Resumim el total de les barreres i les seves àrees de solapament a la figura següent.

Tots aquests són elements claus del desplaçament, així componen una infraestructura real. Una absència de qualsevol element, per tant, resulta en un esforç extra a l'hora de moure's amb bicicleta, cosa que no totes les persones ciclistes es poden permetre. L'adequació d'aquests àmbits al'ús (potencial) per persones de totes les edats és clau per a una experiència en bicicleta amigable. En aquest sentit, és important ressaltar també les barreres trobades entre els participants que no usen la bicicleta habitualment. Noves persones usuàries, sobretot, expliquen les dificultats en trobar espais segurs per practicar la seva habilitat recent adquirida, ansietat d'utilitzar la bicicleta fora d'espais limitats o recorreguts segurs i d'integrar la mobilitat ciclista a la seva realitat social diària, per exemple a les destinacions que solen tenir o amb les persones amb qui solen anar en un altre mitjà de transport.

Per tant, deduïm que la incorporació de la bicicleta a la rutina diària, tot i tenir la capacitat d'utilitzar-la, és un pas crucial que cal considerar en la promoció de la mobilitat activa.

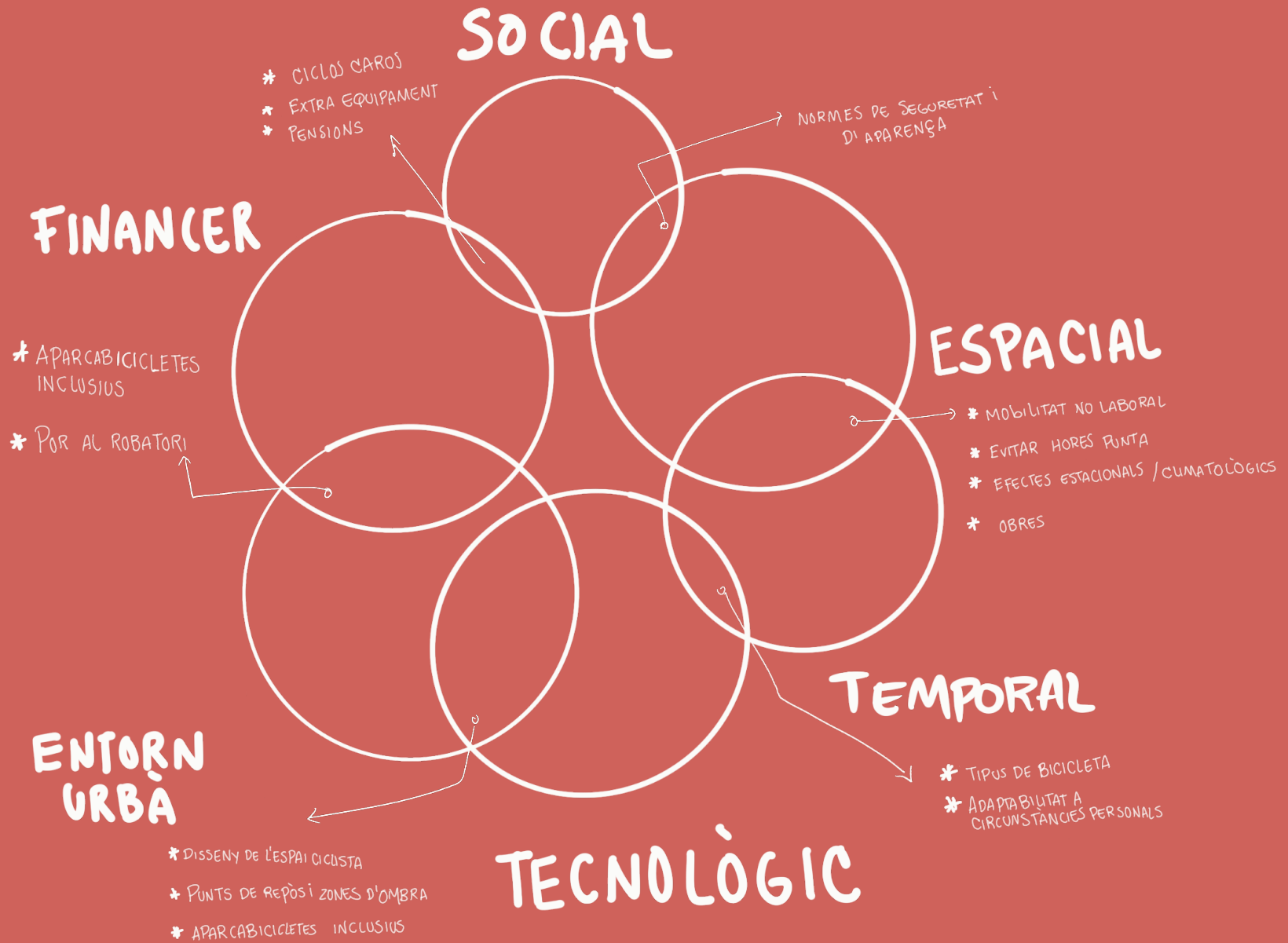


Figura: esquema gràfic de les barreres individuals per a l'ús de la bicicleta

.Font: elaboració pròpia a través de l'anàlisi de dades

PROPOSTA 4: EVITAR L'ESFORÇ FÍSIC

Aquesta proposta subratlla les idees prèvies que una mobilitat ciclista realment amigable és flexible i adaptable segons les capacitats de qualsevol persona. Aquesta adaptabilitat permet abordar 'febleses' com la creixent fragilitat física, preocupacions sobre la seguretat o la continuïtat de les rutes, així com la superació de costes, entre altres desafiaments. En l'edat avançada, igual que en altres grups demogràfics, sabem que s'obté un major benefici en comptar amb una infraestructura segura que inclogui carrils amplis i continus, sense obstacles i amb girs suaus.

Tot i això, en l'experiència actual de les persones estudiades, observem que es recorre freqüentment a l'esforç físic per superar les deficiències en la situació actual. Aquí sumem l'esforç cognitiu, experimentat sobretot per persones menys experimentades; una pressió que requereix estar atent/a sempre, intentant preveure perills o errors d'altres usuaris **(vegeu fotos)**..

El nivell d'esforç ja es defineix amb el tipus de bicicleta que tingui una persona, si sigui amb marxes, assistència elèctrica o amb accessoris, i incloent una varietat de cicles. ⁹

Tot i així, el disseny de la infraestructura ciclista el que té el paper més gran a pacificar l'experiència d'usar la bici. Veiem una clara preferència de circular per espais amplis, segregats d'altres mitjans de transport, sense parades innecessàries, i amb un disseny llegible i continu. Aquests espais abaixen l'estrès ocasionat per la necessitat contínua d'alta atenció i l'habilitat física exigida.



Fotos: exemples de pressió generada per conducció temorosa

A més veiem que la capacitat de preveure o esquivar situacions de (possible) perill requereix un alt nivell d'experiència prèvia amb anar amb bicicleta, guanyada amb els anys i en una ciutat molt menys preparada. Una mobilitat ciclista inclusiva futura segurament no pot pretendre necessitar aquesta experiència a possibles persones usuàries de totes les edats, experiències o habilitats.

⁹ Entenent-se com un vehicle amb rodes que permet la mobilitat personal o formes adaptades de bicicletes.

Les solucions o consells tècnics per evitar l'esforç físic són múltiples i variats¹⁰, però les que més semblen valdre entre les persones ciclistes d'edat avançada són:

1. Treballar l'efecte de xarxa, generant una confiança que es pot arribar amb bicicleta a tot arreu de la ciutat i els seus voltants.
2. Elements infraestructurals amb el màxim nivell de confort: paviment suau i uniforme, ben mantingut, i amb una amplada que permet avançar i ser avançat dins del mateix carril. També podem considerar estructures de repòs en semàfors (vegeu fotos) o per pujar i baixar la bicicleta de la calçada.
3. Una semaforització adaptada a la velocitat de la bicicleta, prioritzant el pas de les persones usuàries de la mobilitat sostenible i incloent una fase de prioritat exclusiva de la bicicleta (és a dir no únicament llums parpellejant ambre en el cas de Barcelona).
4. Senyalització amb visibilitat i uniformitat. La informació visual, acústica o tàctil orienta la persona usuària sobre la ubicació, les opcions de ruta, i comunica les normes de pas. En cas d'obres, encara que petites o de curta durada, cal assegurar el pas ininterromput i igualment assenyalat.
5. Aparcaments segurs, diversos i fàcils de fer servir. La bicicleta pot servir com a ajuda de mobilitat i ve en diverses formes i mides. Per tant, a banda de la necessitat d'evitar el robatori, el seu estacionament ha de ser fàcil, molt a prop de la destinació final i utilitzable sense haver d'aixecar la bicicleta.

6. La disponibilitat de cicles no-conventionals, bicicletes adaptades i accessoris per facilitar-ne un ús prolongat (miralls, barra baixa, assistència elèctrica, selló de confort), i serveis d'ajuda i reparacions que compten amb aquests. Aquesta disponibilitat també es pot considerar a nivell de sistemes compartits, inclòs el Bicing.

Fotos: exemples d'estructures de repòs no intencionades



10 Col·lectiu Punt 6 i Anaya Boig, Esther, 2021. Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona. Ajuntament de Barcelona. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/124686/5/20~FQRCA.pdf>.

PROPOSTA 5: TREBALLAR LA SENSIBILITZACIÓ SOCIAL

A l'esquema gràfic de les barreres individuals per a l'ús de la bicicleta (*Figura 2*) es destaca l'àmbit social com un factor crucial. A l'estudi, s'observa que la norma social establerta és que una persona gran no hauria o no s'espera que utilitzi la bicicleta com a mitjà de transport. Les opinions expressades per familiars, companys de feina i altres membres de la comunitat fan que l'ús de la bicicleta com a forma de mobilitat sigui percebut com una activitat contrarorrent per a la gent grans.

Tanmateix, en una societat cada cop més envellida, és important reconèixer la possibilitat de fer servir la bicicleta per una diversitat d'edats i capacitats. **L'estudi demostra que la mobilitat amb bicicleta és viable per a gent gran, sempre que la ciutat ho permeti.** Això implica no només la diversitat de tipus de bicicletes i les adaptacions infraestructurals, sinó també una adequada promoció i visibilització (vegeu la figura). És crucial comunicar que l'ús de la bicicleta és una opció per a totes les persones i representar cada grup social en aquesta narrativa. És important destacar que l'ús de la bicicleta abasta una varietat de desplaçaments funcionals i de lleure, promovent la salut, la socialització, la mobilitat independent i, en darrer terme, un envelliment positiu. A més, la gent gran es beneficia d'ofertes formatives adaptades a les seves necessitats: mai no és tard per aprendre!



Figura: exemples de visibilització amb una mirada amigable amb l'edat

Font: plataforma veïnal Maragall Respira; @Guineu_blava (i). Ajuntament de Barcelona (d)



“Sóc l’únic a la feina que va en bicicleta. Sí, tinc aquest honor des de fa molts anys. (...) ‘I tu vas en bicicleta, però com et dóna per atrevir-te?’ Doncs no et dónes tu, jo no li veig cap problema. La gent també té molt de por a la bicicleta. Segons com hi ha una cosa, un accident, risc, activitat perillosa.”

– Llorenç (61, La Dreta de l’Eixample)

“Des dels no sé, fins als 58 anys no vaig tornar a tocar una bicicleta. Vaig aprendre de gran. O sigui que amb el manillar així em costa molt deixar anar la mà. Hi ha coses que es nota, que sóc una persona que ha començat amb la bicicleta de gran. Per als meus nets és una altra cosa, que van per la muntanya fins i tot. No és el mateix, jo sóc la iaia.”

– Rosa (77, Sants)



BENEFICIS TRANSVERSALS

Molts experts de mobilitat ja coincideixen sobre la necessitat d'incloure una àmplia gamma de persones usuàries en plantejar la mobilitat ciclista futura. Aquest estudi manifesta que una peça clau de la mobilitat futura és la seva adequació a la població gran. En el cas de Barcelona, el potencial més gran de persones usuàries es troba a la part d'edats més avançades (**Gràfic 1**). No només per augmentar les opcions de mobilitat i envellir activament, sinó que també mostri un compromís amb l'amigabilitat.

El pas de ser una ciutat ciclable a una ciutat amigable suposa un replantejament de la manera de pensar i planificar. Intervencions urbanístiques recents a Barcelona (Superilles, eixos verds) ja es van allunyant de l'obsoleta idea que la mobilitat només serveix per desplaçar-se amb el que abans s'entenia: l'eficiència més alta possible. Part de les dificultats per anar amb bicicleta (proposta 3) prové d'un plantejament que prioritza encara la creença tradicional que l'eficiència en la mobilitat està vinculada amb la velocitat. La capacitat d'ocupació que el transport motoritzat privat té també domina qualsevol espai de vianants o ciclista (aparcament, soroll, contaminació atmosfèrica), cosa que limita un ús equitatiu i fa que la 'infraestructura real' de la mobilitat ciclista no es resolgui de manera íntegra, sobretot quan s'ha demostrat que els desplaçaments amb bicicleta no només són més eficients en termes de temps, sinó que són més agradables, en termes de benestar. Per contra, la planificació des de la diversitat i la longevitat de la mobilitat ciclista ofereix una oportunitat per capgirar

l'apropiació de l'espai públic, que actualment facilita una mobilitat dominant, contaminant i exclouent.

Les experiències d'una mobilitat amigable i durable amb els anys trobats en aquest estudi, tot i que parcials, ressalten la capacitat transformadora de la bicicleta tant per a la ciutat com per a l'individu. Cal recordar que trobem aquesta capacitat en una ciutat amb una forma de moure's independentment amb beneficis per a les persones usuàries i no usuàries, qualitats específiques en l'edat avançada (Proposta 1), i assolible en gairebé tota la trajectòria de vida.

- Una plataforma que ja comparteix bones pràctiques sobre els beneficis transversals al llarg de la vida de la mobilitat activa ja existeix a nivell internacional: <https://www.880cities.org>.
- Al context de Barcelona, ja es va fer un estudi encarregat per la Tinença d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament sobre els beneficis transversals de la perspectiva feminista sobre la mobilitat ciclista. Les seves recomanacions i indicadors es troben a: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/124686/5/20~FQRCA.pdf>.





CONCLUSIÓ I REPTES PENDENTS

A ciutats amb un ús de la bicicleta relativament baix, la mobilitat urbana ciclista amb prou feines inclou persones de més edat. Mentrestant, segons tot el que recull el projecte ENTOURAGE, es demostra que el seu ús aportaria beneficis significatius als entorns de la mobilitat, benestar i 'envelliment positiu'. A Barcelona, el principal cas en aquest estudi, les persones grans representen un grup minoritari entre els qui són usuàries de la bicicleta. Tot i això, després de consultar 37 participants que resideixen i es desplacen a diferents àrees de la ciutat i amb diversos nivells d'experiència amb la bicicleta, hem identificat casos d'una mobilitat ciclista que és amigable i sostenible al llarg dels anys.

Si parlem d'una mobilitat a escala urbana, cal ressaltar la capacitat transformadora de la bicicleta per aportar a una vida saludable i equitativa, encara que també reconeixem que aquesta mobilitat és parcial, és a dir, no vincula totes les persones pel que fa als desplaçaments 'factibles' usant la bicicleta per desplaçar-se, com per a aquelles persones que no consideren emprar el seu ús en la mobilitat quotidiana.

Per tant, observem que la possibilitat d'assolir aquests beneficis es basa generalment en una capacitat intrínseca a la persona, adquirida prèviament en les altres etapes de la vida. Encara que avui dia les circumstàncies per anar amb bicicleta a Barcelona han millorat substancialment, el seu ús no sempre és viable per a persones principiants o per adoptar la bicicleta a la mobilitat quotidiana, més enllà del recreacional. Aquestes capacitats adquirides consisteixen en certa habilitat física; una perspectiva normalitzada sobre l'ús de la bicicleta a la mobilitat urbana; haver-ne experimentat l'ús en un àmbit urbà concorregut, caòtic i imprevisible; entre d'altres. A més, assumir la bicicleta en la mobilitat quotidiana requereix un 'punt d'activació' a l'entorn urbà (p.ex. la introducció o ampliació del

sistema públic de bicicletes) o bé a la vida personal (p.ex. una reubicació, estímul d'una persona referent, un ús lúdic inicial).

Per revertir la situació desigual quant a l'ús de la bicicleta entre la població gran i, per tant, un ampli rang d'edats i habilitats, és imprescindible que els actors a l'entorn de la planificació i la mobilitat urbana pretenguin adoptar una mirada 'amigable amb l'edat'. Amb la finalitat d'incloure la bicicleta, de qualsevol mena, com a mitjà de transport viable, segur i accessible.



Fotos: Exemples de conflicte amb altres tipus d'usuaris. Situació temerosa

Resumim les aportacions d'aquest estudi a sis propostes:

- **Prioritzar les qualitats d'amigabilitat amb l'edat** de l'anar en bicicleta: connectivitat; adaptació; seguretat personal; salut i benestar; cura ambiental i amb altres generacions; i la visibilitat de la població gran.
- **Reconèixer la diversitat de persones, les seves habilitats**, els tipus de cicles i les activitats per a les quals poden fer servir la bicicleta.
- **Entendre i resoldre les barreres per fer servir la bicicleta**, reconeixent que la seva infraestructura real s'estén més enllà del carril bici: des del moment i el lloc on hom decideix agafar la bicicleta fins a l'arribada a la destinació.
- **Evitar l'esforç físic que fa que la mobilitat ciclista** només sigui factible per a persones en bona condició física o comptant amb una llarga experiència ciclista.
- **Treballar la sensibilització a l'àmbit social i la normalització de l'ús de la bicicleta** entre persones de totes les edats.
- **Generar beneficis transversals per a totes les edats**, com ara un replantejament del pensar sobre intervencions urbanístiques, allunyant-se de la idea que la mobilitat només serveix per desplaçar-se individualment i amb una velocitat més alta possible.



ciutadania, sobre el potencial transformador de la mobilitat ciclista a qualsevol entorn urbà. Pel que fa a la gestió pública, cal destacar que no només comptem amb un repte de mobilitat, sinó també amb desafiaments en els àmbits de la inclusió social, l'accessibilitat i l'habitabilitat de la ciutat. Problemes urbans actuals com la contaminació, la salut pública, el sedentarisme, la soledat, entre d'altres, no es resol únicament amb una adequació de la ciutat per a persones amb bicicleta, sinó amb una òptica més àmplia com la que ens presenta la ciutat amigable (incl. l'espai públic, l'habitatge, la participació social, l'economia local, etc.).

En el cas de Barcelona, aquesta mirada s'hauria d'ajustar al context local, entenent la situació topogràfica, variació entre barris, infraestructures



Fotos: Ejemplos conflicto con otros tipos de usuario.

Per tant, es requereixen intervencions públiques integrals i coordinades entre aquests àmbits –de salut pública, política social i d'envelliment, d'innovació i economia, de cultura, d'ecologia, etc. – a banda del de la mobilitat.

existents, la pressió turística i el teixit social de proximitat. Això també implica que organitzacions socials i empreses que tracten amb la vellesa, la mobilitat activa, serveis de mobilitat, suport social, etc. reforcin el seu compromís amb l'amigabilitat com a inspiració transversal dins dels principis organitzacionals i de projectes.

En aquest sentit, podem esperar lideratge polític: en ser part de la xarxa de Ciutats Amigables amb l'Edat des del 2009, l'Ajuntament de

Barcelona ja s'ha compromès a fomentar la longevitat a la pròpia llar ("ageing in place"), a impulsar l'amigabilitat dels serveis i espais urbans amb la gent gran, i a crear un transport urbà accessible i orientat a la proximitat.¹¹

Tot i així, una mobilitat ciclista amigable amb l'edat, exposada com a fenomen emergent i transformador en aquest estudi, marcaria l'inici del camí cap a ciutats més ben capacitades per fer front al repte de l'envelliment i de la inclusivitat en la mobilitat activa i de proximitat.



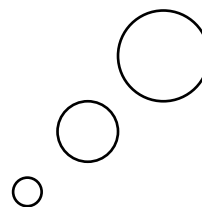
11 Ajuntament de Barcelona, 2018. Id.

Fotos: Exemples de conflicte amb altres tipus d'usuaris. Situació temerosa

LA CIUTAT DEL PASSAT

L'únic que veus davant de casa teva és un carrer amb trànsit. És lògic que agafis el cotxe o la moto per anar al gimnàs o per fer esport. Els tens aparcats al carrer al costat de casa. També solies fer la compra en centres comercials a les afores de la ciutat, ben accessibles des de les autopistes. Coneixes els teus veïns pel color dels seus cotxes. Una pel·lícula gris sempre cobreix les façanes dels edificis al voltant. Quan arribes a un punt elevat de la ciutat, la veus coberta amb una capa gris-amarillenta. Sempre has de vigilar quan surts a peu o en bicicleta. Un moment d'inatenció i un pas a la calçada poden ser mortals. Encara que tinguis verd, sempre creues el carrer en estat d'alerta. Mai deixaries que un infant o una infant es vagi sol/a pel carrer, i desaconsellaries a una persona gran que vagi en bicicleta o que creui pel semàfor quan la llum verda comença a parpellejar. Hi ha furgonetes de repartiment aparcades per tot arreu i motos, bicicletes i patinets circulen per la vorera estreta. Ajudes a un veí en cadira de rodes perquè passi entre les motos aparcades. Les voreres gairebé no tenen ombra i quan plou la superfície no drena. A l'estiu, la calor roman a la ciutat i els carrers es ventilen amb un vent enganxós..¹²

¹² Brink Suzanne (2024). Na de 15-minutenstad ook het 15-minutendorp. Utrecht: Fietsersbond



Font: interpretació pròpia de Fietsersbond (2024).

Font imatge: OpenAI, 2024.



LA CIUTAT DEL FUTUR

Quan surts de la porta, veus altres persones i sents l'olor de flors i pa acabat de fer. Els arbres ofereixen ombra i diverses persones estan assegudes als bancs. Escoltes ocells i una sargantana s'escabulleix per la paret exterior. Quan camines o vas en bicicleta, trobes totes les teves necessitats en 5 o 10 minuts. Mentre passeges, notes el temps i la tranquil·litat que et permeten mirar al voltant i saludar els veïns. On abans aparcaven els cotxes, ara corren nens en una zona de jocs. Notes un aire net i les zones verdes contenen plantes interessants que creixen al voltant d'un petit estany amb font.

El teu paquet t'espera en un punt de recollida on els repartidors arriben per una via segura. El personal del Hub t'ajuda a portar a casa els paquets més grans amb un carro o una bicicleta de càrrega. Les parades d'autobús, tramvia i metro són accessibles i estan a prop. No cal que tinguis el teu propi cotxe. Uses els diners estalviats per sortir amb els teus amics, apuntar-te a un nou esport o fer la reforma que ja volies fer des de fa anys. Necessites un cotxe propi per anar a treballar o per una escapada amb la família? No hi ha problema, està aparcat en un garatge al bloc següent...

Nota final

A totes les parts de l'estudi s'ha aplicat el consentiment informat. Els detalls identificables dels participants es van anonimitzar a l'anàlisi en compliment de la normativa GDPR i els procediments de gestió de dades aprovats pel Comitè Ètic d'Investigació en Persones, Societat i Medi Ambient de la Universitat Rovira i Virgili (CEIPSA-2.021-PR -0037).

Els autors expressen el seu agraïment als participants que van compartir el seu temps i experiències per a aquesta investigació i al Bicicleta Club de Catalunya per donar suport al desenvolupament metodològic. Gràcies expresses a Maria-Elisa Ojeda, el voluntariat d'En Bici Sense Edat, Oriol Roig, Xavier Saumell i Lisanne Buijze per ajudar a difondre la convocatòria de l'estudi i al col·lectiu ciclista de Barcelona per la recepció cordial a la vostra comunitat.

Entourage, 2024