

ESTUDI DE CAS: EXPLORANT LA MARCA GIRONA EN EL CICLISME



TREBALL DE FINAL DE GRAU

Autora: Núria Cruz Sanchez

Tutor: Josep Maria Deu Perera

Maig 2024

Grau de Publicitat i Relacions Públiques

Facultat de Turisme


**Universitat
de Girona**


ABSTRACT

Si ens remunten als inicis de la marca Girona en el ciclisme trobem diferents raons: una ciutat amb unes condicions meteorològiques i geogràfiques adients i uns antecedents professionals excepcionals. Un grup de ciclistes professionals van ser els responsables de fer una crida als amants de l'esport d'arreu del món. Molts anys després han aconseguit donar cabuda al ciclisme professional i amateur en un mateix espai. Un treball conjunt que ha provocat que avui dia Girona sigui un centre neuràlgic del ciclisme més que reconegut. L'evolució de la ciutat com a destinació ciclista els darrers anys ha esdevingut un fenomen únic en el món. Els diferents agents que intervenen a la indústria ciclista de la ciutat donen la seva visió sobre quina és la situació actual i sobre quins són els reptes i les oportunitats del ciclisme gironí.

Paraules clau: ciclisme, Girona, destinació ciclista, ciclisme professional, ciclisme amateur.

Keywords: cycling, Girona, cycling destination, professional cycling, amateur cycling.

AGRAÏMENTS

En aquest apartat es dedica uns agraïments a totes les persones que, en més o menys nivell, han estat implicades en el procés d'aquest treball. Especialment a totes les persones implicades en el procés d'investigació: Adam Bertran, Albert Moreno, David Mateu, Sergi Romeu, Muntxa Bau, Òscar Ceballos, Pep Ramírez i als veïns del Barri Vell. Per permetre'ns conèixer els seus testimonis i les seves històries de primera mà.

ÍNDIX

1. INTRODUCCIÓ	3
2. PLANTEJAMENT DEL PROBLEMA	3
3. MARC TEÒRIC	4
3.1. La cultura de la bicicleta	4
3.2. El ciclisme professional a Girona: l'inici	4
3.3. Oportunitats del ciclisme a Girona	5
3.4. Girona: una ciutat amb les perfectes condicions	6
3.5. L'augment de presència ciclista a la ciutat	8
5. RESULTATS	9
5.1. Determinar que opinen els agents que intervenen en el ciclisme a Girona sobre la situació actual de la ciutat.	10
5.3. Preveure quina serà la situació ciclista en els pròxims, si el binomi Girona-ciclisme és sostenible en el temps.	15
5.4. Analitzar com plantegen la continuïtat de la marca Girona en el ciclisme els agents implicats.	17
6. CONCLUSIONS	20
7. BIBLIOGRAFIA	22

ÍNDIX DE TAULES

Taula 1: Esdeveniments ciclistes a la ciutat de Girona 2024	5
--	----------

ÍNDIX DE GRÀFICS

Gràfic 1: Valoració dels ciclistes al Barri Vell	19
Gràfic 2: Possibilitat de canviar la situació ciclista	19
Gràfic 3: Aplicació de sancions i mesures correctores al ciclisme de la ciutat	20

1. INTRODUCCIÓ

Fa anys que Girona acull milers de ciclistes que escullen la ciutat com a destinació per a practicar el seu esport. Diferents modalitats, edats i graus de dedicació compartint un mateix espai.

La ciutat ja és catalogada com a un *hub* ciclista per a molts professionals del sector. L'agrupació de diversos factors fan que Girona es converteixi en una ciutat favorable a rebre l'atenció d'aquest públic. Aquest treball pretén donar un enfocament a tots aquests aspectes des de les diferents perspectives dels agents que intervenen a la comunitat ciclista gironina: comerç, esdeveniments, organismes públics i ciclistes. És a dir, què comunica la ciutat per a fer que cada cop més, Girona doni la benvinguda als ciclistes de totes les modalitats, nivells i territoris.

Es pretén analitzar la situació actual de la ciutat. Poder determinar si Girona ja s'ha consolidat com a destinació ciclista o si, per contra, encara és un "laboratori de proves". El binomi Girona i ciclisme s'ha tractat amb anterioritat a altres estudis, però tots ells des de diferents enfocaments. Tot i el gran reconeixement nacional i internacional de la ciutat de Girona com a capital ciclista, el nombre d'estudis que s'hi han dedicat a aquest fet no és tan ampli. Hi destaquen treballs que analitzen el cicloturisme i estudis sobre les condicions que reuneix Girona per a convertir-la en una destinació favorable.

Aquest estudi pretén donar llum a una nova perspectiva. Demostrar quina ha estat l'evolució de la ciutat des dels ulls d'aquells que l'han viscut. Per fer-ho, s'analitzen estudis, articles i revistes que hagin tingut Girona i el ciclisme com a objecte d'estudi. Amb la finalitat d'aportar una nova visió a aquest fenomen.

2. PLANTEJAMENT DEL PROBLEMA

El ciclisme a Girona és un fenomen més que conegut per tothom que hi resideix o bé trepitja la ciutat. Per determinar què opina el món ciclista a Girona s'han entrevistat a diferents agents que intervenen al món ciclista a la ciutat. Esbrinar quina visió té cada agent i analitzar el seu conjunt per veure quina és la realitat viscuda. Es tracta de posar, per primer cop, tots aquests punts de vista en comú. Per tal d'obtenir un major enteniment de quina és la situació realment.

En aquest treball es planteja una pregunta d'investigació principal amb quatre objectius. Amb aquesta pregunta es pretén resoldre tots els dubtes al voltant del tema principal. El document s'estructura en dues parts. La primera part presenta un marc teòric en els que es valoraran altres fonts que hagin parlat prèviament del ciclisme a Girona. A la segona part del treball, es troba el marc pràctic amb la realització d'entrevistes a diversos agents per poder concloure el resultat.

Pregunta d'investigació:

Pregunta 1 (P1): Quina opinió genera la ciutat de Girona com a destinació ciclista?

Objectius:

- Objectiu 1 (O1): Determinar que opinen els agents que intervenen en el ciclisme a Girona sobre la situació actual de la ciutat.
- Objectiu 2 (O2): Analitzar perquè la ciutat de Girona es pot considerar una destinació ciclista consolidada.

- Objectiu 3 (O3): Preveure quina serà la situació ciclista en els pròxims, si el binomi Girona-ciclisme és sostenible en el temps.
- Objectiu 4 (O4): Analitzar com plantegen la continuïtat de la marca Girona en el ciclisme els agents implicats.

3. MARC TEÒRIC

3.1. La cultura de la bicicleta

Des de la definició més bàsica segons el Diccionari de la llengua catalana de l'Institut d'Estudis Catalans, el ciclisme és tot aquell esport practicat amb bicicletes. Això ens presenta un ampli escenari dels diferents propòsits que persegueix aquest esport (Diccionari de la llengua catalana, s.d.).

El ciclisme és un esport molt variat amb modalitats i submodalitats que comprenen tots tipus de terrenys i característiques. Existeix el ciclisme competitiu i el no competitiu, el professional i l'amateur. Dins de les diverses modalitats trobem el ciclisme de ruta, el de pista, el de muntanya, entre d'altres, i els seus respectius subgrups. Cada un d'ells requereixen unes necessitats i un tipus de bicicleta diferent, però totes elles coexisteixen en l'actualitat.

La idea d'utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport es troba molt arrelada a la cultura d'alguns països europeus. A Espanya, tot i fomentar-se el seu ús cada cop més, no és el cas (Mundet, Marin & Figueroa, 2022).

A l'últim estudi de les Vies Verdes de Girona de 2023, obtenim que un 43% dels usos han estat en bicicleta. Els mesos amb més presència ciclista són abril, agost i octubre. Les hores de ciclistes més freqüents entre setmana són de 10 h a 12 h i de 18 h a 19 h. Mentre que els caps de setmana les hores més habituals són de 10 h a 13 h. Aquest 43% ciclista representa 490.572 persones (Consorti de les Vies Verdes de Girona, 2024). Aquestes dades ens permeten fer una primera aproximació a què significa l'ús de la bicicleta a Girona.

3.2. El ciclisme professional a Girona: l'inici

Passejar per Girona i trobar-se a centenars de ciclistes pels seus carrers és un escenari més que comú. Però per arribar a aquest punt hi ha hagut una sèrie d'esdeveniments que porten a l'actualitat. És dit que Girona va ser "posada en el mapa" en el món del ciclisme gràcies a diversos ciclistes professionals d'èxit. El primer fet distintiu del ciclisme al territori se situa el 1986 amb l'arribada del ciclista professional Johnny Weltz, el qual seguia les passes del seu amic i company de professió Pere Muñoz (Lladó & Salvà, 2010). D'altres grans ciclistes com Lance Armstrong i George Hincapié també van tenir molt de protagonisme en aquesta "onada ciclista" que va suposar per a Girona, l'inici d'una nova etapa. Johnny Weltz va fer una crida a altres ciclistes que es van instal·lar per primer cop a un pis del Barri Vell (Lladó & Salvà, 2010). Un barri que en l'actualitat continua tenint una alta presència ciclista.

Això se suma a l'acció d'altres ciclistes professionals com David Millar que va convèncer a tot un equip per anar a entrenar a Girona per primer cop. Convertint aquesta primera acció en un efecte crida que serviria per a tornar Girona en un *hub* ciclista (Mundet et al., 2022).

Diverses persones del sector reconeixen que aquest inici de ciclistes professionals a Girona va ser l'impuls definitiu. L'Albert Balcells, director de la Sea Otter Europe va declarar el 2022: "Tothom vol venir aquí a practicar ciclisme i és veritat això d'Armstrong, però també hi havia un entorn que ja estava. Ara, la ciutat és un dels centres internacionals d'aquest esport" (Arnau Segura, 2022).

A un vlog del canal de YouTube Global Cycling Network (2023) expliquen per què hi ha tants ciclistes a Girona: és considerada una "meca del ciclisme" i tot ciclista hi ha de passar almenys un cop a la seva vida. Es mostra el testimoni d'en Rory Sutherland, un exciclista professional que viu a Girona des de fa dotze anys. En Rory explica la gran acollida que ha tingut a Catalunya i a Girona amb la seva família. Destaca com és necessari que els ciclistes nous s'adaptin a la cultura local, fent una immersió cultural completa.

3.3. Oportunitats del ciclisme a Girona

Aquesta aglomeració de ciclistes que es troben a la capital Gironina fan suposar que Girona és una ciutat viva de ciclistes, especialment en la modalitat del ciclisme de carretera. Però la realitat és una altra. Si analitzem el calendari de la Federació Catalana de Ciclisme, trobem un total de 102 esdeveniments a la província de Girona durant 2024. Esdeveniments que comprenen modalitats com Gravel, BTT, Carretera, Enduro, Trial, entre d'altres. Si d'aquest total escollim els esdeveniments que es fan exclusivament a Girona ciutat queden només 6 esdeveniments, un número molt reduït.

Taula 1

16/02/2024 - 17/02/2024 - 18/02/2024	SANTA VALL	Gravel
01/05/2024 - 03/05/2024 - 04/05/2024 - 05/05/2024	THE TRAKA	Gravel
04/05/2024	COPA CATALUNYA SANT GREGORI 2024	BTT
21/09/2024	GRAVEL WORLD SERIES SEA OTTER EUROPE GIRONA	Gravel
22/09/2024	SHIMANO SUPERCUP MASSI GIRONA	BTT
22/09/2024	MARATHON CUP GIRONA - SEA OTTER EUROPE	BTT
22/09/2024	LA CICLOBRAVA - SEA OTTER EUROPE	Carretera Marxa Cicloturisme
22/09/2024	GRAVEL RIDE GIRONA - SEA OTTER EUROPE	Pedalades Marxes Gravel
22/09/2024	SUPERCUP YOUTH SEA OTTER EUROPE	BTT Promoció

Nota: Esdeveniments ciclistes a la ciutat de Girona 2024 <https://www.ciclisme.cat/calendari/tot>. Elaboració pròpia.

Aquesta breu recerca dels esdeveniments que es duen a terme a Girona permet fer una primera suposició sobre si Girona és realment un espai ciclista. És cert que moltes d'aquestes carreres es duen a terme a municipis propers a la ciutat com Sant Gregori, Bescanó, Cassà de la Selva, entre d'altres. Destinacions que abunden molt són alguns municipis de costa com Lloret de Mar i municipis de muntanya com Puigcerdà. La província de Girona té unes característiques geogràfiques molt favorables per a cada modalitat ciclista, fent que alguns municipis siguin més adients per unes que altres. Una altra observació és com quasi tots els esdeveniments de Girona ciutat es fan els dies que se celebra el festival Sea Otter Europe. Possiblement, l'esdeveniment més important del municipi i de la zona. Però és d'imaginar que els esdeveniments ciclistes a la ciutat no ho són tot. Si no que són un fragment més del que suposa tot el món ciclista gironí.

De tota la província de Girona, la comarca el Gironès és la que compta amb més pernотacions de ciclistes visitants, representant un 66,80%. Sent la ciutat de Girona la que més té amb 157 estades. Per tant, es pot afirmar que tot i que la pràctica ciclista es du a terme més als afores de la ciutat de Girona, la gran majoria de ciclistes decideixen passar l'estada a la ciutat (Marcos Muñoz, 2015).

Al setembre arriba la Sea Otter Europe. Un festival que acull a millers de persones professionals i amateurs que tenen interès pel ciclisme i la mobilitat. El festival suposa un dels pics de turisme ciclista anuals. Els orígens de la Sea Otter se situen als Estats Units amb la Sea Otter Classic. Un dels festivals de ciclisme més grans del planeta que es va iniciar a 1991 a Laguna Seca (Califòrnia) i que va servir d'inspiració per a portar aquí l'actual Sea Otter Europe Girona Costa Brava. Aquest any 2024 la Sea Otter Europe se celebrarà el 20, 21, 22 de setembre. (Ocisport, s.d.). A partir d'aquí es va anar introduint un format diferent fins a arribar a 2024 que serà la vuitena edició de la Sea Otter i la tercera Euro Mobility Festival. "Quan vas a una fira penses que només és veure expositors i bicicletes. Nosaltres barregem tota l'exposició més espais de *networking*, esdeveniments esportius, xerrades, trobades, etc. A final no és només una exposició, sinó una experiència pels visitants" A. Moreno (comunicació personal, 11 abril 2024).

3.4. Girona: una ciutat amb les perfectes condicions

Tal com es mencionava en la introducció d'aquest treball, Girona recull des de fa anys la fama com a una bona destinació pel ciclisme. Aquest fet ha cridat l'atenció de diverses persones i institucions que han decidit parlar d'aquest fenomen. Ho veiem en diversos reculls de premsa, o revistes digitals especialitzades que en parlen. Destaca un estudi realitzat el 2022 a la Facultat de Turisme de la Universitat de Girona anomenat *How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study* de Lluís Mundet, Jaume Marin i Adriana Figueroa. Segons aquest estudi, Girona és una ciutat que reuneix les condicions adequades com a destinació ciclista. Un conjunt de variables que permeten analitzar exhaustivament què fa tan favorable a Girona amb relació a aquest esport. Girona va rebre 40.725 ciclistes de carretera el 2018 (Mundet et al., 2022).

Dos conceptes molt relacionats entre si són ciclisme i turisme. No tots els ciclistes que van a Girona a practicar l'esport fan turisme, però sí una part. Aquesta modalitat de ciclisme anomenada cicloturisme ha estat molt més estudiada que qualsevol altra en l'àmbit gironí. Segon Mundet et al. (2022) el ciclisme ajuda a la desestacionalització del turisme a la ciutat. Durant els mesos d'estiu el turisme ciclista sol decaure molt per les pujades de temperatures i perquè es potencia un altre tipus de turisme. A l'estudi es menciona que el 40% del

cicloturisme es va centrar en els mesos d'abril, maig i juny del 2018. En concret, l'estudi assenyala:

La despesa mitjana diària dels turistes de ciclisme de carretera és de 162,09 euros i la quantitat mitjana de nits que es passen a Girona és de deu nits. Així mateix, el total de turistes de ciclisme de carretera que visiten el territori durant la temporada alta de primavera (d'abril a juny) ascendeix a 16.290 ciclistes que suposen un impacte econòmic directe de 25.326.627 euros (Mundet et al., 2022).

Mundet et al. (2022) desglossen en diferents característiques tots els factors que fan de Girona, una ciutat adient pel ciclisme. El clima juga un paper clau, temperatures estables durant tot l'any i una meteorologia no agressiva que facilita la pràctica del ciclisme. Girona és una ciutat molt ben connectada. A prop de Barcelona i el seu aeroport, amb un aeroport propi, una estació de tren, bona xarxa de transport municipal, etc. Opcions que faciliten la mobilitat a la ciutat. Un dels factors més importants és una geografia pràcticament ideal.

El municipi de Girona és una extensa zona amb diferents tipus de terreny (pla, muntanyós) amb varietat de carreteres de bona qualitat i carrils bici (distàncies de 60 a 120 km) en condicions òptimes per a la pràctica del ciclisme. Això és adequat per al ciclisme de carretera, ja que no requereix infraestructures especialitzades, sinó que utilitza les carreteres asfaltades existents. Així mateix, carreteres ben senyalitzades i amb poc trànsit, són ideals perquè els ciclistes es formin en els seus respectius nivells i desenvolupin les seves habilitats, a més d'acollir esdeveniments especialitzats, amb el resultat que els ciclistes tendeixen a fer de la ciutat de Girona el seu punt de partida i d'arribada (Mundet et al., 2022).

Una bona qualitat de vida com la que té Girona fa que plantejar-se una llarga estada a la ciutat sigui més fàcil pel ciclista nouvingut. Pels ciclistes professionals que decideixen escollir Girona com a ciutat d'entrenament, també hi ha avantatges com una bona xarxa mèdica. Gràcies al fet que el ciclisme professional no és de gran èxit entre els residents, alguns ciclistes gaudeixen d'anonimat a l'hora de viure a la ciutat. Una qüestió que a moltes altres ciutats Europees no passa (Mundet et al., 2022).

Mundet et al. (2022) també introdueixen altres aspectes com la promoció internacional de la ciutat, la rebuda d'equips professionals i els ciclistes que s'han convertit en prescriptors de la marca Girona ciclista. Tot un conjunt de factors que tenen la clau de l'èxit. Girona ofereix un espai que altres destinacions ciclistes massificades no poden. I això aporta un valor essencial perquè Girona continuï creixent (Mundet et al., 2022).

Aquestes carreteres pràcticament impecables són un gran atractiu pels ciclistes nouvinguts. Però el carril bici que s'estén al llarg de la ciutat, també afavoreix la circulació de bicicletes dins d'aquesta. A més a més, les zones senyalitzades, on el límit de velocitat és de 30 km/h facilita la tranquil·litat i la seguretat de la circulació (Tom Epton, 2023). Girona compta amb

11,24 km de carril bici en calçada i 16,09 km de carril bici en vorera (Ajuntament de Girona, s.d.).

Tanta és la popularitat del ciclisme a Girona, que una simple recerca a Google et portarà a centenars de pàgines web on parlen de la ciutat: perquè és tan atractiva pel ciclisme, recomanacions a les persones que vulguin visitar-la, etc. Articles i blogs en diversos idiomes. És el cas de l'article de la Molly Hurford a GearJunkie (2019) on argumenta una sèrie de consells per a viatjar a la capital gironina: la millora temporada per a viatjar, rutes, negocis per a visitar, entre d'altres.

3.5. L'augment de presència ciclista a la ciutat

Un altre indicador que ens permet reconèixer la ciutat de Girona com a destinació ciclista és la quantitat de negocis relacionats amb aquest esport que hi ha. Durant els darrers anys s'han incrementat de manera considerable els negocis dedicats al ciclisme. Comerços que venen bicicletes, vestimenta ciclista, complements, restauració, serveis de lloguer de bicicletes, entre d'altres.

Un article de la immobiliària Urbinium de Girona publicat en el seu blog ens presenta alguna dada que reflecteix l'augment de presència ciclista a la ciutat.

El 2015 hi havia 5 locals dedicats al ciclisme; ara n'hi ha més de 20. A través d'URBINIUM, 10 locals del sector han invertit més de 2,5M € i s'han generat més de 50 llocs de treball directe (Urbinium, s.d.).

Tal com menciona l'article, les dades no es limiten només als llocs de treball directes, sinó que cal mencionar totes les empreses que intervenen en aquest procés. Des de diferents proveïdors, empreses responsables de les reformes dels locals, etc. És a dir, totes aquestes xifres que aporten la inversió indirecta que fan els locals (Urbinium, s.d.).

El cicloturisme representa un 10% de l'activitat hostalera a la ciutat. Sobretot als espais del Barri Vell. La immobiliària Urbinium dona espai a tota una xarxa ciclista com les botigues The Service Course, Velodrom, Castelli, Eat Sleep Cycle, etc. Aquest article menciona com la primera obertura del sector va ser el 2014. La qual cosa indica que tot i que Girona té un passat ciclista molt destacat, l'auge real és relativament nou. Això sí, després d'aquests primers passos, l'augment ha tingut un creixement exponencial. La ciutat també compta amb un conjunt d'agències de viatges que faciliten l'arribada de tots aquests ciclistes estrangers. És el cas de Bike Breaks, BikeCat, Campo Bicicleta i Cicloturisme i Medi Ambient. Totes elles especialitzades en rutes de bicicletes i sobretot, en la modalitat de cicloturisme (Alexandre González, 2016).

És evident que Girona creix a pas de gegant en el món ciclista. Amb uns antecedents que comencen a evidenciar el potencial de la ciutat, els testimonis de grans professionals de l'esport, els esforços de moltes persones que volien col·laborar a aquest creixement i com a resultat, tot un microclima ciclista més que consolidat i amb molt futur al davant. Posteriorment Coll (2022) en un article al Diari de Girona menciona aquest estudi i destaca la importància dels ciclistes professionals que encara tenen relació amb la ciutat en conjunt als grans esdeveniments com és el cas de la Sea Otter Europe. Un altre esdeveniment de gran impacte per a la ciutat és The Traka organitzada per Klassmark¹.

¹ Empresa formada per esportistes compromesos amb medi ambient que organitzen esdeveniments esportius. Creadors de la competició The Traka

4. METODOLOGIA

Amb la finalitat d'aconseguir una visió plural del ciclisme gironí, s'han realitzat un total de vuit entrevistes, amb preguntes semiestructurades, a agents que intervenen en el ciclisme de la ciutat de Girona. S'ha seguit un mètode qualitatiu que ha permès profunditzar en la visió de cada persona entrevistada. Les entrevistes s'han dut a terme entre març, abril i maig de 2024 amb una duració d'entre 30 i 45 minuts cada una. S'ha utilitzat una gravadora de veu per enregistrar les respostes a preguntes que pretenen esbrinar quina era la situació actual del ciclisme a Girona. Les entrevistes semiestructurades han estat adaptades a cada entrevistat per a poder obtenir informació fiable i valuosa. S'ha donat total llibertat als entrevistats per expressar la seva opinió més enllà de les preguntes. Permetent que sorgeixin conversacions paral·leles a l'entrevista relacionades amb la temàtica. Gràcies als diversos testimonis de les persones entrevistades, l'ajuda de terceres persones que han intervingut en el procés d'investigació, articles, revistes i espais web especialitzats han permès una visió global completa sobre el tema investigat.

Les entrevistes semiestructurades s'han realitzat a vuit persones que formen la xarxa ciclista de Girona: **Àdam Bertran i Martínez**, regidor d'esports i joventut de l'Ajuntament de Girona; **Albert Moreno**, responsable de la zona expo de la Sea Otter Europe i exciclista professional durant deu anys; **David Mateu**, store front manager i un dels propietaris de les botigues ciclistes Velodrom; **Sergi Romeu**, treballador al *front desk* de la botiga The Service Couse, fa una mica de mecànica i també és el fotògraf de l'empresa; **Oscar Ceballos**, responsable de Castelli Girona. Castelli és una marca amb més de cent cinquanta anys d'història en la indústria de la bicicleta i la botiga de Girona és la primera botiga Castelli del món; **Muntsa Bau**, ciclista amateur de muntanya; **Pep Ramirez**, ciclista amateur de muntanya i gravel; **Javier Cruz**, ciclista amateur de carretera, muntanya, gravel i creador de contingut sobre ciclisme.

D'altra banda, s'ha realitzat un breu qüestionari de tres preguntes a 25 veïns de la zona del Barri Vell a peu de carrer durant els dies 10 i 11 de maig. Per tal de conèixer la seva opinió sobre la situació ciclista al barri i profunditzar en la problemàtica existent.

5. RESULTATS

Després d'analitzar les entrevistes realitzades s'han posat en comú tots els punts de vista investigats. És important destacar que tot i que les preguntes han estat adaptades a cada entrevistat, la temàtica de les preguntes segueixen un mateix fil conductor. Un aspecte molt important a destacar sobre el desenvolupament de la investigació i el procés d'entrevistes ha estat la dificultat per a recollir dades numèriques. Des de les entitats públiques no porten cap control de dada. I des del sector privat perquè no han volgut revelar dades específiques del negoci.

Des de l'Ajuntament de Girona, la regidoria d'esports no porta control sobre el ciclisme a la ciutat. Des del departament de Promoció Econòmica, la Gemma Geis (Vicealcaldessa i regidora de Promoció Econòmica) assegura "No en tenim gaires i aquest és un tema que cal millorar" G. Geis (comunicació personal, 16 abril 2024). Al Patronat Turisme Costa Brava Girona, l'Albert Duch, del departament de màrqueting, també fa menció de l'absència de dades sobre el tema: Em sap greu, però al Patronat tampoc disposem de dades tan específiques. Ens agradaria, però no és el cas" A. Duch (comunicació personal, 22 abril 2024). Tot plegat es pot fer una primera afirmació sobre com les dades que ofereix el ciclisme no estan auditades, a diferència d'altres esports que es practiquen a Girona.

En aquest context, el treball ha mirat de donar resposta als objectius definits al principi; Objectiu 1: Determinar que opinen els agents que intervenen en el ciclisme a Girona sobre la situació actual de la ciutat; Objectiu 2: Analitzar perquè la ciutat de Girona es pot considerar una destinació ciclista consolidada; Objectiu 3: Preveure quina serà la situació ciclista en els pròxims, si el binomi Girona-ciclisme és sostenible en el temps; Objectiu 4: Analitzar com plantegen la continuïtat de la marca Girona en el ciclisme els agents implicats. Tot seguit els desenvolupen els objectius.

5.1. Determinar que opinen els agents que intervenen en el ciclisme a Girona sobre la situació actual de la ciutat.

El regidor d'esports i joventut de l'Ajuntament de Girona, Àdam Bertran, fa una clara distinció sobre els públics que componen la situació actual del ciclisme a la ciutat. Segmenta tres grups: els ciclistes professionals, els ciclistes amateurs i una part que representa tot l'aspecte social del ciclisme a la ciutat.

Dins els ciclistes professionals hi destaca dos grups. Per una banda, hi ha els ciclistes que es dediquen íntegrament a l'esport i aquesta és tota la seva activitat. D'altra banda, trobem ciclistes que tot i ser professionals, tenen una altra feina fora. S'instal·len a Girona durant una temporada que sol ser entre tres i sis mesos i alhora treballen remotament pel seu país d'origen. L'Àdam Bertran destaca com aquest és el cas d'alguns ciclistes que provenen dels Estats Units o del Canadà.

En els ciclistes amateurs també es poden segmentar dos grups: els locals i els estrangers. Aquests grups són els que es poden considerar que, com més pràctica hi hagi, millor. Es caracteritzen per ser persones que viuen el dia a dia de la ciutat. Compren a Girona, fan oci, però després, solen marxar amb la bici als afores. Sobretot a espais molt freqüentats per ciclistes com Els Àngels, al massís de les Gavarres.

Aquest grup amateur busca la ciutat gironina perquè és un referent en el ciclisme. L'Àdam Bertran destaca que en l'àmbit local, també està havent-hi un creixent interès per aquest esport, en totes les seves diferents modalitats i disciplines. Però s'ha de tenir en compte que el ciclisme és una afició que tendeix a ser cara i això pot suposar un impediment, per una banda, i un tret molt característic per analitzar als públics per una altra.

En Sergi Romeu del local The Service Course fa un contrapunt i creu que ara mateix no hi ha tan ciclistes com realment sembla. Però com una de les coses que més destaca són les infraccions produïdes per ells, sempre estan en el punt de mira. Ell considera que actualment a la ciutat hi ha sobretot molts autobusos que venen de França, o de fora de Girona, i visiten la ciutat. Però encara hi ha molts ciclistes que escullen Girona com a destinació de vacances i lloguen bicicletes. L'Òscar Ceballos de Castelli també fa la mateixa observació. Està arribant un turisme massiu de persones que també ocupen un espai a la ciutat i especialment, al Barri Vell, però no són ciclistes.

Hi ha certa percepció dels agents sobre com alguns ciclistes professionals poden arribar a ser més respectuosos amb la ciutat i amb els locals. Adaptant una quotidianitat que els pot diferenciar d'altres ciclistes. Per contra, els amateurs tendeixen a ser menys respectuosos en un espai nou, pel fet de ser fora del lloc on viuen i el desconeixement que tenen. Però ningú manté una opinió ferma sobre això, perquè generalitzar és complicat i la realitat viscuda pels diversos agents, tot i coincidir en molts aspectes, no és la mateixa.

El fet que el ciclisme és una afició molt cara és una realitat. I es confirma quan s'analitza el perfil de visitant més comú de les principals botigues de ciclisme. The Service Course,

Castelli i Velodrom expliquen com el perfil que més atenen és el de ciclista amateur amb un alt poder adquisitiu. En alguns casos són ciclistes amb experiència que porten de set a deu anys practicant l'esport. Els ciclistes professionals ho tenen normalment tot pagat, i no solen anar a les botigues locals de ciclisme perquè estan patrocinats. Una altra característica molt freqüent d'aquest visitant, és que passa uns dies de vacances a la ciutat i volen tenir una instància tranquil·la. Solen llogar bicicletes i contractar serveis de *tour*² a les mateixes botigues.

Això no exclou al ciclista professional com a visitant a les botigues. És el cas del taller de The Service Course. El taller gaudeix d'una reputació com un dels millors de la ciutat, i és un servei que utilitzen tant amateurs com professionals. Els professionals normalment ja tenen algú de l'equip a la ciutat que els hi repara, però els que no en tenen sempre van a la botiga per a la reparació.

Per comprendre més en profunditat aquests punts de vista hi ha el testimoni de l'Albert Moreno, responsable de la zona expo de la Sea Otter Europe i exciclista professional durant deu anys. L'Albert Moreno considera que aquest món ciclista és important conèixer-lo des de l'interior. La seva transició del ciclisme professional cap a l'equip del festival va ser de gran valor.

Aquests últims agents analitzats determinen que Girona s'ha posicionat en el món del ciclisme des d'un punt de vista més professional. I que com a conseqüència a aquest fet, es deu la gran atracció que han sentit els ciclistes amateurs cap a la ciutat. La història d'una ciutat petita amb un gran passat. Grans professionals del ciclisme i del triatló es van interessar en Girona i van començar a obrir els seus negocis (cafeteries, botigues especialitzades). Això va posicionar la ciutat en conjunt. L'Albert Moreno destaca com Girona és una experiència ciclista en si mateixa. No només pel simple fet de sortir en bicicleta, sinó que també poder gaudir de la ciutat i del seu oci. El ciclisme i Girona suposa una combinació fantàstica que compleix totes aquestes característiques tan adients que assoleix una destinació ciclista.

És el cas de moltes botigues que s'han instal·lat a Girona com Velodrom, una botiga amb seu a Barcelona. Però veient tota la tirada ciclista i la popularitat de Girona sentien que havien de ser-hi. Amb la diferència que els propietaris de Velodrom són catalans no com la majoria dels propietaris de comerços ciclistes a la ciutat. Cal destacar que per ells el projecte de Velodrom pretén créixer i ser molt més gran.

També és el cas de la botiga Castelli. L'Òscar Ceballos responsable de Castelli Girona explica com avui dia Girona s'ha convertit en la capital mundial del ciclisme. "Ha estat un fet bastant natural que fins i tot els que ens dediquem a això encara no sabem que ha passat i perquè a Girona" Ò. Ceballos (comunicació personal, 14 maig 2024). Però és cert que hi ha hagut uns factors de bona sort perquè la ciutat s'hagi convertit en aquest centre neuràlgic del ciclisme. Castelli mai s'havia plantejat obrir una botiga pròpia, tots són distribuïdors a escala mundial. Però realment es diu que si no estàs a Girona, no ets enlloc. Girona ha esdevingut una ciutat molt important pel que fa a imatge, ja que cada any milers de persones visiten Girona única i exclusivament per la pràctica del ciclisme. Un fet que avui dia no passa enlloc arreu del món. Castelli és una marca amb més de cent cinquanta anys d'història en la indústria de la bicicleta i el fet d'obrir l'única *concept store* a Girona és destacable. L'Òscar Ceballos comenta com l'objectiu principal de Castelli és crear comunitat a part de vendre la marca.

² Serveis que ofereixen algunes botigues de ciclisme gironí on porten de tour ciclista als visitants. Realitzen diverses rutes per la província de Girona.

La mobilitat suposa un aspecte clau en tota aquesta situació. Que representa tanta gent en bicicleta en un lloc que, tot i ser una ciutat molt preparada, la ciutadania potser no ho està tant? Segons l'Ajuntament de Girona el Barri Vell és pràcticament 100% ciclista, perquè factors com que els cotxes no passin pels carrers ajuden. Però no hi ha una ciutat tan preparada com pot passar a altres països nòrdics on la cultura de la bicicleta és més extensa. Això evoca a una problemàtica de situacions quotidianes com saltar-se un semàfor, anar contra sentit en un carrer, etc. Tot i que la gran part de la pràctica ciclista no es fa pròpiament a la ciutat sinó que es fa als afores d'aquesta. Són debats paral·lels que sorgeixen i s'ha d'aprendre a conviure amb ells. Per al regidor d'esports i joventut, la presència de ciclistes és bona sempre que es respectin les normes i s'integrin a la societat gironina. Com a conseqüència, altres destinacions com Andorra s'estan emportant a molt públic ciclista.

L'Òscar Ceballos descriu la situació actual pel que fa a convivència, ciclistes i ciutat com dolenta. Arran els fets de l'1 de maig a la ciutat, quan es van realitzar actes vandàlics contra els negocis ciclistes de la ciutat. Descriu que és un moment complicat per a la xarxa ciclista gironina. Dies després, encara reben pintades als negocis. Això ha fet que el conjunt de comerços, hotels i restaurants que estan una mica vinculats, o veuen que el sector de la bicicleta és un benefici per Girona, tinguessin el dia 13 de maig de 2024 una reunió d'urgència amb la necessitat de crear una associació. Ells com a responsables d'aquesta indústria, fa molt de temps que demanen a l'ajuntament alguna acció per a pacificar la bicicleta i el vianant, però la comunicació amb l'ajuntament no és positiva.

Els testimonis d'alguns ciclistes amateurs ens ajuden a comprendre millor la situació actual i la convivència a la ciutat. La Muntsa Bau, és ciclista amateur i fa molts anys que practica ciclisme de muntanya, un esport que li ha permès conèixer a molta gent. Per a ella quasi tots els que fan ciclisme de muntanya són locals o bé catalans. Molt pocs estrangers i molts més homes que dones.

Insisteix que no té res a veure el que està passant a Girona amb el ciclisme, amb la gent que fa muntanya i és de Girona. Aquesta novetat afecta més les modalitats de gravel i de carretera. Ella coneix un parell de casos d'estrangers que fan muntanya, però fa molts anys que viuen a Girona. La gent que ve de fora fa sobretot ciclisme de carretera i gravel, possiblement relacionat amb el fet que, molts ciclistes professionals que van començar a Girona eren ciclistes de carretera.

En Pep Ramírez és un ciclista de Salt que, a punt de complir setanta anys, ha dedicat molts anys de la seva vida al ciclisme. Va començar amb bicicleta quan tenia 16-17 anys amb la intenció d'arribar a professional abans que una malaltia el fes deixar la bicicleta. Als 50 anys va reprendre la bicicleta en les modalitats de carretera i gravel i ara surt de tres a quatre cops per setmana. Fa ciclisme en grup i en moltes ocasions ell és qui fa de guia. Sol sortir de ruta per Girona i voltants. Tot i viure molt la ciutat, no sol anar a les botigues ciclistes de Girona pel seu elevat preu. Un cas similar al de la Muntsa Bau, no sol comprar a les botigues pels preus que aquestes tenen. Però si va de tant en tant a locals de restauració ciclistes com La Comuna o La Fabrica, pels tocs innovadors que tenen com els serveis de *brunch*. Un concepte que a Girona no és gaire comú. Destaca com d'igual manera aquests espais són cars i les persones que s'hi troben a dins és majoritàriament estrangera.

En Pep Ramírez reconeix que al centre de Girona hi ha molts ciclistes que no respecten. Però considera que és un turisme sa i amb un alt poder adquisitiu que pot aportar molt a ciutat. Comenta que ell mateix es troba amb ciclistes que no es preocupen per l'espai que compareixen amb els vianants i com ningú els hi diu res, van a la seva. Però no és el cas de tots i molts d'ells si respecten. "La ciutat té molt bona disposició pel ciclisme i als pobles dels

voltants també fan moltes proves i activitats ciclistes. Jo he fet moltes bones amistats gràcies al ciclisme" P. Ramírez (comunicació personal, 10 maig 2024).

Una anècdota que tant en Pep Ramírez com la Muntsa Bau han comentat és tan simple com el fet que molts ciclistes no saluden quan es creuen en bicicleta. En Pep Ramírez comenta com més d'un cop han assistit a un ciclista que tenia problemes amb la bicicleta i no portaven un mínim d'eines. Aquests són alguns dels exemples on han pogut interactuar amb aquesta altra part del ciclisme gironí.

En Javier Cruz és ciclista amateur i creador de contingut sobre ciclisme a xarxes socials. Va decidir obrir el seu canal Call Of Cycling per a poder compartir amb més persones aquesta afició. En Javier Cruz fa l'observació que el negoci ciclista a la Girona ciutat i a la província ve molt per la part privada perquè culturalment no tenim un ús de la bicicleta arrelat al nostre dia a dia, com a altres països. Això es demostra en la gran majoria d'iniciatives privades que hi ha i la poca inversió en bicicleta als espais públics. Considera que Girona ha aconseguit fer una increïble implementació del gravel. Una modalitat que ha aconseguit atraure a moltes persones que feien ciclisme de carretera cap al gravel. I alhora s'ha incentivat gràcies a les accions que duen a terme els negocis de ciclisme gironins.

5.2. Analitzar perquè la ciutat de Girona es pot considerar una destinació ciclista consolidada.

Gràcies a les entrevistes s'han pogut diferenciar dues grans problemàtiques que entren en conflicte amb el ciclisme a la ciutat. Per una banda, tenim l'encariment de la ciutat i el difícil accés a trobar lloguers. I per l'altra banda tenim la convivència entre els nous i els locals.

Tal com es mencionava a l'inici dels resultats, des de l'ajuntament hi ha aquesta part social que és la que més preocupa. Aquest "boom" ciclista que compren tant a ciclistes professionals com amateurs ha provocat canvis en la ciutat. Girona rep moltes persones amb un gran poder adquisitiu que podrien estar desplaçant a altres persones que no tenen accés a zones cèntriques, com és el Barri Vell. Inclús l'increment de preus a la restauració, comerços i altres espais fa que la ciutat s'encareixi cada cop més.

Això ocasiona problemes com un difícil accés a l'habitatge/lloguer per a la gent autòctona. L'altre gran conflicte és analitzar fins a quin punt venen a conviure, aquests ciclistes, amb la societat gironina. És a dir, fins a quin punt aquestes persones que venen de fora fan les activitats que fan els gironins. El fet que s'hagi creat tota aquesta xarxa ciclista amb comerços i restauració especialitzada fa que la integració d'alguns sigui pràcticament nul·la. Sumat als casos de ciclistes que treballen remotament als seus països i es reuneixen amb persones que es troben en la mateixa situació.

L'Àdam Bertran considera que aquest és un aspecte clau per analitzar el públic ciclista de la ciutat. Si aquests ciclistes venen només a practicar l'esport i veure els espais que ofereix la zona, o si venen perquè volen gaudir la ciutat, conviure, experimentar, etc. "És una qüestió de mobilitat i de convivència entre les persones de fora i les de la ciutat" À. Bertran (comunicació personal, 11 abril 2024).

Des de L'Ajuntament de Girona no s'ha fet res per a fomentar la bicicleta o bé l'esport tal com el coneixem avui dia. Tot aquest auge ha vingut per iniciatives privades. Com a ajuntament, poden acompanyar durant el procés i intentar ajudar en mesura del possible a aquestes entitats que arriben, però hi ha aspectes on no tenen poder per actuar. La problemàtica dels lloguers és l'exemple perfecte. Ells com a institució pública han començat

a regular el topall de pisos turístics al Barri Vell i al Mercadal, els dos barris més estressats per aquest tipus d'allotjament. Però com la gestió també és privada, hi ha un punt on no es pot influir. Si al final no hi ha un control 100% d'aquells que poden aplicar polítiques de regulació, aquest problema que engloba llogats, llogaters i comerços no tindrà solució. Tenint en compte que els allotjaments suposen un negoci molt important i que mou molts diners.

L'exemple de com aquestes iniciatives privades van començar a passar és The Service Course. A part de ser una botiga també és una marca de roba que venen en línia a altres països del món. The Service Course va arribar a obrir abans que Girona fos una destinació ciclista destacada. És evident que el paper del exciclista professional Lance Armstrong a Girona és protagonista i únic. La seva arribada a Girona quan encara guanyava *Tours de France* va ser un punt clau en aquesta història. En Christian Meier, exciclista professional i amic d'Armstrong va arribar a Girona com molts dels seus companys pel mateix motiu.

En Sergi Romeu explica com The Service Course va ser inaugurada per en Christian i l'Amber, la seva dona. En Christian volia introduir bicicletes que no eren les típiques comercials al món gironí en aquell moment. La botiga compta amb bicicletes de carboni, d'acer, titani i alumini. Ara mateix hi ha quatre botigues de The Service Course al món. La de Girona i la de Niça obertes pels mateixos propietaris. I les botigues de Ciutat de Mèxic i Abu Dhabi on no són propietaris però sí *partners* de l'empresa. En Christian i l'Amber també van obrir dues cafeteries a Girona: La Fabrica i Espresso Mafia que van ser els seus projectes previs a The Service Course, amb una visió clara i decidits a cobrir un nínxol de mercat que encara no s'havia explorat a Girona. Convertint-los en algunes de les primeres persones a crear aquesta xarxa de ciclisme gironina.

La gran majoria de locals ciclistes que han obert a Girona venen per la part privada. És a dir, persones amb empreses privades que han decidit obrir un local a la ciutat. És el cas de Eat Sleep Cycle, The Service Course, Velodrom, La Fabrica, La Comuna, etc. En canvi, només dues botigues són posades a la ciutat per ordre de les marques més grans: Castelli i Trek, ambdues situades al Carrer Nou (S. Romeu, comunicació personal, 9 maig 2024).

Des del festival Sea Otter Europe treballen la comunicació com un aspecte clau per arribar a tots els seus públics i posicionar-se. Una suma d'estratègies i del treball d'un equip on, conjuntament, saben destacar els aspectes més positius del festival. Fan una bona comunicació a xarxes socials, butlletins, inscripcions, etc. Adaptant-se a la realitat i anticipant-se a les tendències. El festival aprofita totes les oportunitats per crear un espai per a tothom. Un festival que està plantejat per a donar una experiència única tinguis o no interès en el ciclisme. L'Albert Moreno argumenta: "Moltes persones viatgen als Estats Units i aprofiten la seva estada per veure un partit de l'NBA, quan poder ni els agrada el bàsquet. Però hi van per l'experiència" A. Moreno (comunicació personal, 11 abril 2024).

Segons les dades aportades per l'Albert Moreno, l'edició del 2023 de la Sea Otter Europe va acollir 112 nacionalitats entre visitants i atletes. Un 65% homes i un 35% dones. Una dada que cada any sembla estar menys descompensada, l'evolució i la tendència indica que comença a igualar-se. Tot i que estan treballant per ampliar aquest rang, el 60% dels visitants es comprenen entre el 25 i 60 anys. El 35% dels visitants són de fora d'Espanya i l'altre 65% és espanyol. Dins aquest grup d'espanyols el 76% són de Catalunya i el 24% són de la resta de l'estat. Si analitzem altres dades com l'interès que persegueixen els visitants en el festival trobem que un 29% hi van pel mountain bike, un 18% per *urban* i un 19% ho fa per carretera. I una dada molt destacable: de 64.000 visitants el 14% (quasi 9000 persones) venen pel que és la destinació turística.

Sea Otter Europe s'ha posicionat com a un festival de referència. Grans marques de ciclisme decideixen fer presentacions de les novetats al festival. Però l'organització té la intenció de continuar creixent. La pròxima edició de la Sea Otter 2024 es presenten novetats com donar major importància als professionals del sector amb l'objectiu de donar cabuda, interès i retorn a aquest tipus de clients. També es faran altres millores relacionades amb la mobilitat, que suposa una gran diferenciació pel festival. El 2024 la mobilitat tindrà el seu propi auditori, una zona professional, una zona *foodtruck*, àrea de proves, dinamització d'espais, entre d'altres. També s'hi donarà molta cabuda a les destinacions turístiques a través de xerrades i altres activitats. Totes aquestes mesures i objectius que es planteja el festival és el que el diferencia d'altres possibles esdeveniments. Com donar un espai a cada perfil per a desenvolupar la seva activitat.

Com a resultat, l'impacte econòmic a la ciutat segons estudis de mercat, que reben internament al festival, són de 20.000.000 euros (tenint en compte les pernoctacions). Sàpiguen que el festival rep unes 400 marques, amb tres o quatre persones cada una, més els serveis auxiliars. La seva estada és d'uns cinc o sis dies i això fa que el retorn del festival a la ciutat sigui molt gran. Un altre públic que arriba i, en alguns casos, fan estades a Girona, són tots els participants de les proves esportives que es realitzen durant el festival.

5.3. Preveure quina serà la situació ciclista en els pròxims, si el binomi Girona-ciclisme és sostenible en el temps.

Des de Velodrom creuen que l'auge ciclista anirà cada vegada a més perquè la tendència encara és positiva. Destaquen que el públic amateur es posiciona per davant del professional en l'actualitat. En un inici els ciclistes professionals van saber apreciar el bon clima i les bones carreteres, popularitzant així la zona. Velodrom va començar tenint deu bicicletes de lloguer en el seu servei i ara mateix en tenen cinquanta. És una dada significativa, tenint en compte que és un servei que encara no han promocionat del tot dins l'empresa.

The Service Course també exposa que és difícil poder donar dades del negoci. Però assegura que respecte a 2023 hi ha hagut molts de canvis. Ara tenen el doble de *tours* que ofereixen com a servei amb el triple de persones a cada un. Un indicador del bon progrés que s'està fent. El mateix passa a Castelli, no poden donar dades del negoci, però confirmen que la botiga ha generat beneficis des del seu moment d'obertura.

En Sergi Romeu de The Service Course considera que aquest creixement ciclista anirà a més però amb limitacions. Considera que les dues setmanes més fortes pel ciclisme a la ciutat són al maig amb The Traka i al setembre amb la Sea Otter Europe. Però fora d'aquests pics, la situació es manté estable durant l'any, exceptuant l'estiu. Quan molts ciclistes marxen als Pirineus o als Alps en cerca de temperatures més fresques.

En David Mateu de Velodrom explica com s'hauria de millorar la infraestructura hotelera. Hi hauria d'haver més oferta per evitar la gran quantitat d'apartaments turístics i la pujada de lloguers. Hi ha molts ciclistes que opten per instal·lar-se a pobles més petits dels afores i després van a la ciutat a fer un volt. Però és conscient que aconseguir això sense arribar al punt de massificar els espais és molt complicat. Girona no és com altres destinacions ciclistes com Mallorca on la vida hotelera és més elevada i la convivència amb els locals és

pràcticament inexistent. "L'encant de Girona resideix en ser una ciutat petita, acollidora, tranquil·la i sense aquesta massificació turística" D. Mateu (comunicació personal, 19 abril 2024).

Des de la Sea Otter es considera que avui en dia les coses a Girona s'estan fent bé. Entre el festival i la ciutat hi ha molt bona sintonia. Però cal destacar que al final és un festival que es fa un cop l'any durant un cap de setmana complert i no és suficient per analitzar una situació que dura 365 dies l'any. L'Albert Moreno ha estat ciclista professional fins al passat l'octubre de 2023. Ell ha vist créixer aquesta bombolla ciclista i considera que s'ha de vigilar. "Notava com creixia cada any més. Passa el mateix a Andorra. Allà l'any 2014 quan hi anava s'estava molt tranquil i avui dia ja no és així. A Andorra tenien unes 5 llicències de ciclistes professionals i ara ronden les 200" A. Moreno (comunicació personal, 11 abril 2024). A Girona pot estar passant el mateix.

Segons l'Àdam Bertran tot aquest auge ciclista es podria acabar regulant sol. És cert que Girona té uns antecedents de ciclistes professionals que ha fet que altres ciclistes busquin una "meca del ciclisme". Però alhora la possible massificació de l'espai és contraproduent. Per a l'Àdam Bertran la possibilitat que Andorra acabi a la mateixa situació pot ser beneficiós pel fet que són dues destinacions relativament properes.

El ciclisme és una indústria que genera 30.000.000 d'euros a Girona i crea molts llocs de treball que ocupen majoritàriament locals. Una tendència que ha anat canviant els darrers anys. Els primers locals que van arribar a Girona eren únicament treballadors de parla anglesa, però ara són quasi tots locals.

Sense l'ajuda de l'ajuntament per a donar la importància que cal a aquesta indústria només es generarà conflicte. El ciclista que ve de fora no entenen moltes les senyalitzacions actuals, sobretot a la zona cèntrica i Barri Vell. Si els diferents agents no actuen davant aquesta situació tot plegat, pot derivar en quelcom molt negatiu per a la ciutat. Un dels primers indicis és la marxa de ciclistes professionals. Fa tres o quatre anys a Girona hi havia censats uns 200 ciclistes professionals i avui dia la majoria viuen a Andorra o a altres destinacions. Continua havent-hi ciclistes professionals, sobretot equips *protour* i continentals femenins. Però les grans figures que hi havia a Girona fa dos anys, han marxat per una acció del govern andorrà que ha decidit emportar-se aquest potencial cap allà oferint cases i beneficis fiscals.

Òscar Ceballos reitera que els ciclistes és el millor turisme que es pot rebre perquè són persones que matinen molt, se'n van de la ciutat 5-6 hores, tornen a la tarda, compren, sopen i se'n va a dormir. Un model de turisme ciclista que és molt millor al d'altres destinacions com Lloret de Mar o Mallorca. La inversió internacional a Catalunya és només d'un 5%, una dada que indica un baix interès per la zona. Malauradament, el turisme actual és un problema que afecta arreu i es veu reflectit en el preu de l'habitatge, entre d'altres. Un fet distintiu és que la gran majoria de locals que ara són ciclistes, fa uns anys estaven tancats. Permetent donar més vida a la ciutat i una gran inversió econòmica. A un article del Diari ARA es menciona com Girona ha quadruplicat els negocis ciclistes en vuit anys. Molts inversors del món ciclista van aprofitar el tancament de locals històrics per a donar-los una nova vida (Mariona Ferrer, 2022). Des de Castelli fan accions per crear comunitat ciclista tant de persones locals com de fora. Fan les sortides socials de Castelli els dijous al matí, fan totes les llunes plenes, organitzen sopars, etc. I tot això gratis per als ciutadans de la ciutat i tothom que vulgui venir.

Existeix un grup de Facebook privat anomenat Girona Living (Cycling) que actua com a canal de comunicació del món ciclista a Girona. Tot i haver-hi pocs locals en aquest grup, la Muntsa Bau és un d'ells. Després dels actes vandàlics patits a negocis ciclistes comença a haver-hi persones amb certa por a visitar Girona. Ella admet que molts ciclistes no fan

l'esforç d'integrar-se ni de barrejar-se amb locals per a fer ciclisme. La Muntsa Bau, ciclista amateur, té relació amb altres ciclistes perquè té un Airbnb, i manté bona relació amb algunes persones que tenen negocis ciclistes a Girona. Però si no fos per aquests canals, ella no tindria cap mena de contacte amb els ciclistes que venen de fora.

5.4. Analitzar com plantegen la continuïtat de la marca Girona en el ciclisme els agents implicats.

En David Mateu destaca que un dels principals reptes de Girona és la convivència. S'ha de trobar un equilibri entre els ciclistes de fora i els residents de la ciutat per a no tenir aquesta sensació d'invasió. El comportament incívic d'alguns ciclistes, sobretot al Barri Vell és més que visible i és un problema que els locals de ciclisme tenen en compte. La necessitat d'una millor educació viària i del respecte social és fonamental. Això sí, sense arribar a generalitzar i encasellar a tothom en un mateix lloc.

A The Service Course també creuen que és necessari posar limitacions per a protegir la ciutat. Establir unes normes i trobar un canal de comunicació comú on expressar-les. En Sergi Romeu explica com la gran majoria de ciclistes que arriben a Girona passen per una infraestructura ciclista. Pot ser una immobiliària, una botiga on llogar una bicicleta o un *tour*. Si s'utilitzen aquests canals per comunicar als ciclistes aquestes normes de convivència, pot canviar la problemàtica actual. A vegades fa la sensació que hi ha molt de ciclisme pel gran descontrol que hi ha. Les botigues són un reflex de la situació viscuda.

En Sergi Romeu afegeix que el control és un repte fonamental. Permetre que la situació es descontrolï fins al punt que les persones no vulguin venir més és un error. Aquest turisme ciclista va a Girona en buscar d'un lloc únic. Però si es permet la massificació amb descontrol i el malestar social tant els ciclistes com els professionals del sector buscaran un altre punt on començar de nou.

L'Albert Moreno determina que el repte principal del festival és continuar potenciant la mobilitat, la qual es pot considerar el futur de les ciutats. La Sea Otter Europe és un esdeveniment de gran importància per a aquesta infraestructura ciclista gironina. És un canal de fusió entre el ciclisme i la nova mobilitat. Donar cabuda a totes les empreses que vinculen la mobilitat urbana i no només aquells que venen bicicletes. Així com aportar coneixement a la ciutadania sobre el futur de les ciutats.

Des de l'Ajuntament intenten promocionar l'activitat esportiva de base. Ajudar en diversos projectes esportius i si cal, fer campanyes de conscienciació, informatives i sancionadores. Per exemple, actualment hi ha un debat sobre si la carretera de Els Àngels s'hauria de tallar algun dia de la setmana perquè sigui més segura pels ciclistes. Des de l'administració han de vetllar pels dos costats: ciutadania i públic ciclista. Segons l'Àdam Bertran ells es troben disposats a ajudar als organitzadors i altres agents per a potenciar l'impacte que poden tenir a la ciutat.

Girona és una ciutat amb un gran potencial esportiu. Hi ha esports com el ciclisme, el futbol, el bàsquet, el patinatge, etc., que porten el nom de Girona arreu. Inclús esports que no són tan reconeguts en l'actualitat a la ciutat com el tennis, el judo o l'hoquei han aconseguit moltes coses. L'ajuntament ajuda a promocionar i diversificar tots aquests esports, tot i que en molts casos les iniciatives són privades. Però es fa el possible perquè les accions acabin sortint a la llum. A la regidora d'esports es fan tota mena d'activitats incentivadores per a aquesta elit esportiva que es troba a Girona. És que es tracta d'un cas únic, perquè és difícil

trobar una ciutat amb 100.000 habitants que tingui tots aquests equips a les màximes categories.

El paper de l'administració pública sempre és lent i poc àgil. La capacitat d'anticipar-se o d'arribar a temps és pràcticament nul·la. Així doncs, aquest paper es limita a facilitar que les iniciatives que poden sorgir, s'arribin a concretar. Segons l'Àdam Bertran s'ha de deixar fer als diferents clubs i organitzacions. Guiar, col·laborar, facilitar i tenir una relació fluida amb ells perquè els projectes es puguin desenvolupar correctament. En definitiva, donar cabuda a tot aquest potencial esportiu que, a la ciutat de Girona, es troba per sobre de la mitjana de Catalunya. En el cas concret del ciclisme no hi ha una entitat concreta que es pugui ocupar de tota la xarxa actual com passa amb altres esports. Això pot dificultar la comunicació entre negocis i ajuntament.

Alguns dels factors d'atracció de Girona són unes molt bones muntanyes, bones carreteres, properes, poc transitades i ben cuidades. A través dels professionals que van fer de prescriptors de la marca s'ha anat formant aquest conjunt. Però si els ciclistes que venen i conviuen correctament amb la ciutat comencen a sentir-se menyspreats, tot això esclatarà. És necessari posar mesures per a l'incivisme tant dels ciclistes com dels locals, educar a la gent que ve per entendre on són. La Muntsa Bau coneix casos de ciclistes que han denunciat comportaments d'altres ciclistes per evitar que això continuï passant. Puntualitza que molts ciclistes són molt joves i quan arriben a la ciutat desconeixen l'entorn.

La pujada de preus és un factor extremadament difícil de controlar. Hi ha més demanda que oferta i això vol dir que mentre les persones estiguin disposades a pagar, la pujada de preus no s'aturarà. Els propietaris de pisos de lloguer han vist aquesta pujada de preus i la volen aprofitar. Com és un negoci privat, poden fer el que vulguin, dificultant la possibilitat de regular aquesta problemàtica.

L'Òscar Ceballos de Castelli ho té molt clar. Calen mesures per a pacificar el problema de les bicicletes, vianants i ciutat. De la mateixa manera que s'ha tractat el problema, cotxes, vianants i ciutat amb zones de parquímetre, espais on els cotxes no poden entrar, etc. Fer les mateixes accions amb les bicicletes. Ells són partidaris que tot el nucli del Barri Vell no es pugui circular amb bicicleta. Que als carrers Santa Clara, Ciutadans, Rambla, Carrer nou, que són els carrers amb més problemàtica, els ciclistes hagin de baixar de la bici. D'igual manera que es fan mesures pels patinets elèctrics que també han esdevingut un problema social. A altres municipis de la província gironina ja tenen mesures del mateix estil implementades. En Javier Cruz ens mostra l'exemple de Platja d'Aro on passar pel passeig marítim pujat a la bicicleta està totalment prohibit. Però l'Ajuntament de Girona no ha invertit pràcticament res en la millora de la bicicleta i la ciutat. Girona és un referent s'estudia a altres països per a saber com ha passat tot aquest fenomen. Moltes ciutats del món voldrien que això passés a les seves ciutats. I altres destinacions que ja tenen turisme ciclista com Mallorca prefereixen un model de negoci com el de Girona.

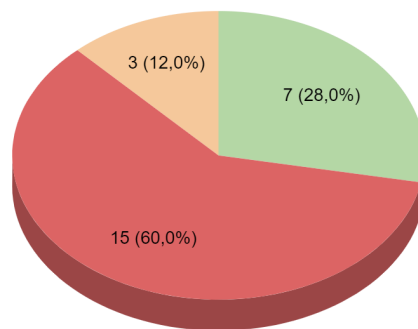
La prova de tot l'anterior mencionat és l'èxit de Girona. De com tantes persones s'han adonat de l'oportunitat i l'han volgut aprofitar. Girona té uns factors únics, competències de reconeixement, només falta controlar als ciclistes. D'aquesta manera els locals notarien els canvis a la ciutat. Hi ha molt de potencial que s'ha d'aprofitar com per exemple Klassmark. En Gerard Freixes, creador del projecte està aconseguit grans fites en el món ciclista. Crea esdeveniments de renom com The Traka i dona feina a persones locals. S'ha de saber aprofitar tot aquest talent que genera la ciutat per evitar que marxi. La ciclista amateur Muntsa Bau diu: "S'ha de trobar un equilibri on tothom es pugui sentir còmode" M. Bau (comunicació personal, 9 maig 2024).

Tal com s'ha mencionat anteriorment en el treball, en el darrer mes d'investigació han sorgit una sèrie de conflictes que han agreujat la situació ciclista a la ciutat. L'1 de maig de 2024 es van produir uns actes vandàlics durant una manifestació que van afectar a diversos espais de la ciutat. Coll pel Diari de Girona (2024) descriu la situació: "Durant la concentració van passar per diferents establiments vinculats al turisme i al sector de la bicicleta, deixant pintades i escridassant, cosa que va provocar certa tensió entre els manifestants i els treballadors i clients dels negocis".

El Barri Vell es considera la zona més estressada per ciclistes de la ciutat. Tant pel que fa al volum de negocis com per les persones que s'allotgen i practiquen l'esport. La disconformitat d'alguns veïns davant aquesta situació és més que visible. Per tal de conèixer aquesta informació de primera mà, els dies 10 i 11 de maig es van realitzar 25 qüestionaris ràpids de tres preguntes als veïns de la zona. Les preguntes pretenien donar resposta a la seva opinió i mostren els següents resultats:

Gràfic 1

Com valoreu la creixent presència de ciclistes als carrers de Girona?

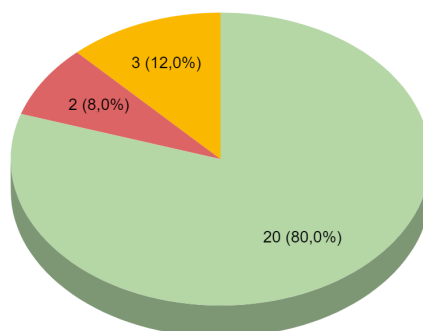


● Positivament ● Negativament ● No tinc coneixement sobre el tema

Nota: Valoració dels ciclistes al Barri Vell. Elaboració pròpia.

Gràfic 2

Creus que es pot fer alguna cosa per a canviar la situació?

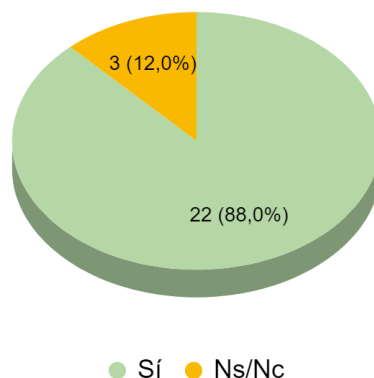


● Sí ● No ● Ns/Nc

Nota: Possibilitat de canviar la situació ciclista. Elaboració pròpia.

Gràfic 3

Si s'apliquessin mesures més estrictes, o s'intentés educar d'alguna manera als ciclistes, creus que la teva visió envers els ciclistes canviaria?



Nota: Aplicació de sancions i mesures correctores al ciclisme de la ciutat. Elaboració pròpia.

Com es pot veure en aquests gràfics, la gran majoria de veïns (60%) del Barri Vell enquestats veuen negativament la situació ciclista als seus carrers. D'altra banda, es presenten molt optimistes al canvi amb un 80% dels enquestats confiant en el fet que el canvi és possible. Finalment, hi ha un 88% dels enquestats que canviarien la seva visió negativa del ciclisme si s'apliquessin mesures sancionadores i correctives a la ciutat.

6. CONCLUSIONS

Girona és una ciutat que reuneix les condicions adients per a ser una destinació ciclista. Compta amb una bona infraestructura i iniciatives ciclistes d'alt nivell que poden ser beneficioses per a tothom a la ciutat. Girona va ser "col·locada en el mapa" a finals dels vuitanta per grans ciclistes professionals com Johnny Wertz i Lance Armstrong, els quals van saber veure els beneficis del territori gironí. Van fer que amants del ciclisme d'arreu del món veiessin el potencial que oferia la ciutat, provocant un efecte crida que encara perdura.

Com alguns dels agents vinculats al sector del ciclisme de Girona (com el senyor Albert Moreno i el senyor Óscar Ceballos) han comentat a les entrevistes realitzades en aquest treball, Girona s'ha convertit en capital mundial del ciclisme d'una manera molt natural. Una sèrie de factors es van unir i van ocasionar que avui dia, Girona sigui una ciutat clau per al desenvolupament del món ciclista. Però aquesta naturalesa amb què s'ha anat formant tot, ha jugat en contra. Tothom ha arribat per lliure, ha creat els seus espais i com no hi ha cap regulació, no hi ha control. Aquest sembla un dels principals problemes de la situació ciclista a Girona, que no hi cap mena de control. Els agents són conscients del fet que tot ha vingut de manera privada, però això no impedeix que, d'alguna manera, es puguin unir les diferents peces i crear una comunitat unida.

Després d'analitzar els diferents punts de vista dels agents relacionats amb el ciclisme a Girona ningú s'atreveix a fer front als reptes i oportunitats que es presenten. En l'actualitat es visualitzen dos problemes principals: la pujada de preus i la convivència dels ciclistes amb la ciutat i els seus residents. Cal destacar que aquestes dues problemàtiques les enfronta el turisme en general, no només el ciclisme. Girona comença a rebre un turisme

massiu de persones d'altres llocs que també presenten actituds incíviques a la ciutat. Però com el ciclisme destaca tant, se li assigna a aquesta indústria una problemàtica de la qual formen part molts altres sectors.

Des de l'ajuntament comenten que el fet que a Girona el ciclisme no tingui una entitat concreta a la qual dirigir-se, dificulta la comunicació. A l'inici de la investigació d'aquest treball no hi havia cap mesura per intentar revertir aquest fet. Però a causa de la delicada situació que s'està vivint amb aquests actes vandàlics a comerços ciclistes, això podria canviar. D'acord amb l'estudi, seria necessària la creació d'una associació ciclista perquè la comunicació entre ajuntament i xarxa ciclista sigui possible i efectiva.

La pujada de preus als lloguers i a la qualitat de vida és un factor molt difícil de controlar. Les administracions públiques poden actuar i posar topalls als pisos turístics, però mentre la demanda continuï sent tan alta, els propietaris continuaran mirant pel seu propi bé. Un aspecte que dificulta crear un model de lloguer just per a totes les parts. En canvi, els diferents agents coincideixen en el fet que el conflicte ciclista-ciutat és fàcil de millorar si tots els interessats arriben a un acord. Els negocis ciclistes i l'Ajuntament tenen el poder de revertir la problemàtica convivència entre el ciclista i la ciutat. Tal com han mencionat alguns entrevistats, la situació del ciclisme a Girona és un conflicte molt polititzat. El conjunt de negocis i grups ciclistes que es troben a Girona conformen un mapa d'iniciatives privades que persegueixen un mateix objectiu i comparteixen la mateixa indústria. El senyor Sergi Romeu de The Service Course menciona a la seva entrevista: "Cada canal pel qual un ciclista de fora arriba a la ciutat, ha d'estar preparat per a educar sobre Girona" S. Romeu (comunicació personal, 9 maig 2024). Afegit a l'aspecte clau de la ciclista amateur Muntxa Bau a la seva entrevista: "Si aquesta educació no surt del hub, no sortirà d'enlloc més" M. Bau (comunicació personal, 9 maig 2024).

Els agents entrevistats coincideixen que la convivència entre locals i nousvinguts no és bona, i trobar l'equilibri per aconseguir que no hi hagi tanta fragmentació de públics, és essencial. Alguns agents destaquen la importància d'identificar tota aquella actitud incívica produïda pel turisme a la ciutat, i aplicar la mesura correctiva pertinent als actes. Alguns entrevistats fan especial menció a la cultura ciclista tan diferent d'altres països. Molts dels ciclistes que arriben a Girona venen de països on les seves ciutats estan totalment preparades per a una bicicleta: un ús quotidià com a mitjà de transport, vianants i ciclistes compartint el mateix espai, centenars de bicicletes a cada racó dels carrers, etc. Per això destaquen que combatre el desconeixement a través d'una tasca educativa que ajudi a millorar el dia a dia dels residents i dels ciclistes és necessària. A més a més, és un esport que tothom presència perquè la seva pràctica es fa en espais públics. A diferència d'esports com el futbol, el bàsquet o el patinatge, els quals tenen centres i espais habilitats per a practicar-los. El fet que el ciclisme es practiqui al carrer l'exposa en gran magnitud.

En Sergi Romeu de la botiga The Service Course menciona com els mateixos negocis ciclistes poden ser els responsables d'educar als ciclistes nousvinguts. Mentre que l'ajuntament hauria de ser l'encarregada d'aplicar mesures correctives. És a dir, creació de senyalització visible i comprensible per a aquests ciclistes als carrers on hi ha més conflicte. I sobretot, multes sancionadores a tot aquell ciclista que no segueixi les normes. L'Òscar Ceballos explica com ells mateixos són partidaris de prohibir anar muntat en bicicleta pel Barri Vell: "Nosaltres som els primers que defensem que un ciclista ha de baixar de la bici en el moment en què entra al Barri Vell, sobretot als carrers més conflictius" Ò. Ceballos (comunicació personal, 14 maig 2024). Unes mesures més que normals i que s'aplicarien en qualsevol altra situació.

Hi ha un fet innegable. Fins que no hi hagi un ordre i un control sobre el ciclisme a Girona, aquesta no podrà ser una destinació consolidada. Perquè sempre estarà pendent de les fluctuacions que facin els ciclistes envers la seva seguretat. O estarà pendent de les

disconformitats de la ciutadania. A més a més, tal com hem vist a resultats, la gran majoria de veïns del Barri Vell, els més afectats, estarien a favor del canvi.

En conclusió, existeix un conflicte ciclista-ciutat que pot perjudicar a la reputació de Girona com a destinació ciclista. Girona està passant per un procés de turisme cada cop més massificat que perjudica a totes les indústries implicades. Un nou model de turisme controlat i estructurat beneficiaria a totes les parts implicades, arribant a resoldre els problemes existents.

7. BIBLIOGRAFIA

Ajuntament de Girona. (s.d.). *Destinació de ciclisme*. Recuperat el 6 d'abril de 2024, de https://www.girona.cat/turisme/cat/dte_ciclisme.php

Ajuntament de Girona. (s.d.). *Mobilitat i Via Pública*. Recuperat el 6 d'abril de 2024, de <https://web.girona.cat/mobilitat/bicicletes/inici>

Coll, J. (22 de desembre de 2022). *Girona i el ciclisme, una història d'èxit*. Diari de Girona. <https://www.diaridegirona.cat/girona/2022/09/22/girona-i-ciclisme-historia-dexit-75775850.html>

Coll, J. (3 de maig de 2024). *L'Ajuntament de Girona condemna les pintades contra els establiments*. Diari de Girona. <https://www.diaridegirona.cat/girona/2024/05/03/l-ajuntament-girona-condemna-les-101860984.html>

ConSORCI de les Vies Verdes de Girona. (2024). *Informe anual d'usos de les vies verdes 2023*. Recuperat el 12 de març de 2024, de https://www.viesverdes.cat/wp-content/uploads/2024/02/2023_Informe-anual-usos-de-les-vies-verdes.pdf

Epton, T. (22 de març de 2023). *Girona: A cycling paradise*. THE DRAFT. <https://www.yellowjersey.co.uk/the-draft/cycling-in-spain-girona/>

Federació Catalana de Ciclisme. (s.d.). *Calendari de competicions*. Recuperat el 20 de març de 2024, de <https://www.ciclisme.cat/calendari/tot>

Ferrer, M. (15 de novembre de 2022). *Girona cuadruplica los negocios ciclistas en ocho años*. Diari ARA. https://es.ara.cat/misc/girona-cuadruplica-negocios-ciclistas-ocho-anos_130_4547672.html

Global Cycling Network. (18 de febrer de 2023). *Is Girona The Ultimate Cyclists' Paradise? | Girona Uncovered Ep. 3* [Vídeo]. <https://www.youtube.com/watch?v=4ehdnrJYxwo>

González, A. *Pla estratègic pel desenvolupament del cicloturisme a Girona* [Treball de fi de Grau, Universitat de Girona]. Repositori Digital de la UdG, DUGiDocs. <https://dugi-doc.udg.edu/handle/10256/13393>

Hurford. M. (8 de maig de 2019). *Cycling paradise: Everything you need to know about Girona, Spain*. GearJunkie. <https://gearjunkie.com/biking/girona-spain-cyclist-bike-paradise>

Institut d'Estudis Catalans. (s.d.). *Ciclisme*. Diccionari de la Llengua Catalana. Recuperat el 14 de febrer de 2024, de <https://dlc.iec.cat/Results?EntradaText=ciclisme&OperEntrada=0>

Klassmark. (s.d.). Nosaltres. Klassmark. Recuperat el 5 de maig de 2024, de <https://www.klassmark.com/nosaltres/>

Lladó, M., & Salvà, D. (2010). *Els deixebles de Lance Armstrong*. *Revista de Girona*, 262, 66-71. http://www.revistadegirona.cat/rdg/recursos/2010/0262_066.pdf

Mundet, L., Marin, J., & Figueroa, A. (2022). How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 39, 100566. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2022.100566>

Muñoz, M. (2015). *Situació actual i perspectives de futur del cicloturisme a la ciutat de Girona: anàlisi de l'oferta*. [Treball de fi de Màster, Universitat de Girona]. Repositori Digital de la UdG, DUGiDocs. <https://dugi-doc.udg.edu/handle/10256/11599>

Ocisport. (s.d.). *Sobre Sea Otter Europe-Sea Otter Europe és originari d'EUA*. Sea Otter Europe. Recuperat el 3 d'abril de 2024, de <https://www.seaottereurope.com/ca/sobre-sea-otter-europe/>

Segura, A. (1 de desembre de 2022). *¿Por qué Girona es el nuevo 'hub' del ciclismo mundial?*. Ciclismo a Fondo. https://www.ciclismoafondo.es/noticias/por-girona-es-nuevo-hub-ciclismo-mundial_265235_102.html

Urbinius. (s.d.). *Girona: Capital ciclista europea*. Recuperat el 24 de març de 2024, de <https://urbinius.com/ca/girona-capital-ciclista-europea/>