

DOSSIER DE PRENSA



Organiza y coordina



CMD BIKE

Lleno absoluto en el primer día de las Jornadas de la Bicicleta Pública
Los servicios de bicicletas públicas dinamizarán el uso de la bici privada

Por **Sara Molina**

Última actualización 03/12/2007@09:13:45 GMT+1



(30-11-2007). Por lo menos, eso es lo que opinan los responsables municipales de los departamentos de movilidad y medioambiente de Sevilla, Pamplona, Vitoria, Barcelona y Burgos que expusieron los casos de sus respectivos sistemas de bicicletas públicas en la primera jornada de la Asamblea de la Bicicleta Pública que se inauguró ayer en la ciudad condal y que finaliza hoy.

Además, los mismos coincidieron en señalar que el futuro de este tipo de iniciativa, que ya funciona en 44 ciudades del país, pasa por ampliar los kilómetros de carril bici que existen actualmente en las urbes y pueblos españoles, así como por una buena convivencia entre la bici, los peatones y los vehículos motorizados.

Actualmente el Bicing de Barcelona es el sistema referente en España en lo que al número de bicis y abonados se refiere: 1.500 unidades y 97.000 socios. En Europa, París, en un tiempo récord, se ha puesto a la cabeza: 20.000 bicicletas de préstamo circulan por las calles de la capital mundial de la luz.

La primera jornada de la Asamblea sobre la Bicicleta Pública tuvo un poder de convocatoria que superó las expectativas de la organización. El Palau de Congressos de Catalunya de la ciudad condal se quedó pequeño para albergar a las numerosas personalidades que vinieron, tanto de diferentes puntos de la geografía española, como de numerosos países de europeos, así como del continente americano.

ADN

"Ir en coche al centro de la ciudad es estúpido, la bicicleta es más rápida y barata"

Sebastian Buhrmann, autor de un estudio sobre bicicletas públicas financiado por la Unión Europea, asegura que con voluntad política España podría llegar a niveles de uso cercanos a los de Holanda y relativiza los problemas por las pendientes en Madrid

J. Albarrán Bugié Barcelona | 01/12/2007 | 11 comentarios | + 35 - 2 (37 votos)



Sebastian Bührmann, estudioso de los sistemas de bicicleta pública en Europa. J. A. B. Barcelona

El alemán Sebastian Buhrmann es uno de los mayores especialistas de Europa en bicicleta pública. Entre los años 2005 y 2007 redactó para la Unión Europea, dentro del proyecto Niches de investigación sobre nuevas formas de transporte, un informe (completo, en inglés y en formato pdf, [aquí](#)) sobre esta innovadora forma de moverse por las ciudades. Esta semana ha participado en las Primeras Jornadas Técnicas de la Bicicleta Pública, celebradas en Barcelona.

-¿Cómo nació la idea de la bicicleta pública?

-Empezó en 1968 en Amsterdam, con el movimiento de un grupo de artistas que querían convertir la calle en su espacio de acción contra los burgueses. Pintaron totalmente de blanco bicicletas normales y las pusieron en la ciudad, para que todos pudieran cogerlas y después dejarlas en otro lugares.

-Un poco hippie...

-El primer día la policía confiscó las primeras 50 bicicletas y después también había robos, así que no funcionó. Aunque ésa fue la primera idea, el movimiento de la bicicleta pública empezó realmente en 1995 en Copenhagen, con un sistema de bicis que funciona con una moneda, como el carrito del supermercado. Es exitoso y todavía funciona, pero tiene problemas de robo porque no se sabe quién coge la bici. El primer programa a gran escala que funcionó fue en Rennes en 1998. Aunque es sencillo, se trata de un sistema automatizado con tarjetas electrónicas. Este sistema fue el primero de la generación de servicios como el de Barcelona. Después, durante el hype de las nuevas tecnologías se funda en Múnich una empresa que ofrecía bicicletas que se podían alquilar con el teléfono móvil. Pero el auténtico boom empezó con Lyon en 2005 y ahora con París, que tiene más de 20.000 bicicletas y de 400 puntos de estacionamiento.

-¿Los sistemas automatizados son los que han permitido el auge de la bicicleta pública?

-Sí, porque si se tarda 10 minutos en sacar la bici ya no es un sistema rápido y flexible. Para esto también podrías coger el tranvía. La tecnología es muy importante porque permite que el sistema funcione rápido.

- [Informe sobre la bicicleta pública del proyecto Niches de la Unión Europea.](#)
- [Bicicletas sin dueño a la conquista de Europa](#)
- [El auge de la bici pública en España](#)
- [Barcelona, capital mundial del bicin](#)
- [Diez ciudades estudian implantar en un futuro un carné internacional de Bicing](#)

-¿A qué se debe esta moda tan fuerte?

-Francia y España son los mercados más dinámicos y creo que hay dos motivos para esta moda: el impacto que tuvo el éxito de Lyon y que los problemas en el transporte urbano crecen y crecen. Hay que buscar soluciones para cambiar nuestra movilidad y creo que la bici puede contribuir de forma importante. No es la solución a todos los problemas, pero en el centro de las ciudades sí puede ser parte de la solución: es limpia, es flexible y es práctica si hay la infraestructura.

-¿España podría convertirse en una nueva Holanda?

-Depende de ustedes. Holanda es plana y tiene una gran tradición de la bicicleta, pero aquí hace mejor clima para ir en bicicleta. Si se tiene la infraestructura y todo lo que la hace práctica y rápida, pueden llegar a un nivel muy bueno. Depende de la ciudad, de los políticos y las instituciones, de las prioridades que se pongan: en qué tipo de ciudad quiere vivir la gente y qué hace el gobierno para hacerlo realidad.

-Hasta ahora las ciudades se han construido para los coches.

-El coche seguirá siendo el medio de transporte más importante en el futuro, pero yo creo que las bicis públicas pueden ayudar a cambiar la movilidad. Suiza es un país muy avanzado en temas de movilidad y la gente sigue comprando coches, pero no los usan para todo. Antes de hacer un trayecto piensan qué es lo que más les conviene: el coche, el tren, la bici... Para ir al centro de la ciudad es estúpido usar el coche: hay embotellamiento y hay que pagar estacionamiento. Mejor usar la bici: no cuesta nada, y no hay embotellamientos. Y si llueve, tal vez mejor coger el tramvía. Lo importante es que haya una nueva cultura de la movilidad que permita escoger entre distintas opciones y con las bicicletas públicas hay más alternativas.

-En Madrid hay pendientes importantes. ¿Se puede hacer frente a ésto?

-No se puede negar que es un problema para el ciclista. Creo que en el futuro se verán más bicicletas eléctricas. En los países asiáticos ya se ven mucho y ayudan mucho en las subidas. Son sistemas que ya están madurando y que tal vez un día se usen como bicicletas públicas. Aunque los montes son montes y no todo el mundo es deportista, también hay mucha gente que se lamenta de que su ciudad está en las montañas y en realidad no se ha fijado en que la mayor parte no está inclinada. Lo primero es preguntarse si de verdad hay tanta inclinación.

-¿Ir en bici puede ser más rápido que en metro o en autobús?

-En mi país, en Alemania, hay muchos embotellamientos en los centros urbanos y las bicis van más rápidas que los coches. También son más rápidas que el transporte público porque no hay tiempos de espera. Hay muchos sitios donde sí es el transporte más rápido.

Diez ciudades estudian implantar en un futuro un carné internacional de Bicing

Madrid está estudiando la posibilidad de crear un sistema público de préstamo de bicicletas

EFE Barcelona | 30/11/2007 | 0 comentarios | + 1 - 0 (1 votos)

Un grupo de 10 ciudades han firmado hoy un protocolo para crear una red internacional de municipios que disponen de sistema público de bicicleta, como el Bicing en Barcelona, y que estudiará implantar un carné de usuario único que pueda ser utilizado en todas las localidades consorciadas.

Las ciudades que han firmado el protocolo en Barcelona para la creación de este fórum de la bicicleta pública son, además de la capital catalana, las de Estocolmo, Londres, Lyon, Madrid, París, Milán, Sevilla, Tel Aviv y Washington.

El concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, Francesc Narváez, ha señalado que además de contrastar experiencias para mejorar el servicio, se estudiará la posibilidad de que con un mismo carné se puedan utilizar la red pública de bicicletas de todas estas ciudades, siempre claro, que los sistemas sean compatibles.

"¿Por qué no pensar que un ciudadano de Madrid que venga pueda utilizar el Bicing, y viceversa, o con otras ciudades como París o Washington?", se ha cuestionado el concejal barcelonés.

Nuevo encuentro en marzo

Narváez ha adelantado que los representantes de estas ciudades se volverán a encontrar en marzo para comenzar a poner las bases de lo que será esta organización, y ha dicho que espera que se añadan más ciudades.

El objetivo de la red es mejorar la movilidad de las ciudades facilitando la integración de la bicicleta como un medio más y dar un mayor impulso a su uso de forma más racional, a la vez que mejorar el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.

Por un lado, en este foro se integran las ciudades que ya tienen implantados estos sistemas de bicicletas (Estocolmo, Lyon, París Sevilla y Barcelona) y aquellas en proceso de análisis y estudio, como observadoras (Londres, Madrid, Milán, Tel Aviv y Washington).

Posibilidad en Madrid

El gerente de la entidad de Metropolitana de Transporte de Madrid, Javier Conde, ha explicado que en su ciudad se está estudiando la posibilidad de un sistema público de préstamo de bicicletas, aunque todavía sin fecha y a la espera de "construir la infraestructura suficiente", en sus 4.000 kilómetros de vía pública.

"Nosotros estamos analizando la experiencia de otras ciudades que ya tienen el sistema en funcionamiento, conocer las ventajas y también las disfunciones, pero teniendo en cuenta las dimensiones de Madrid y su orografía, que es diferente a la de Barcelona", ha indicado el gerente de la EMT, que ha recordado que la capital de España cuenta ya con 166 kilómetros de carriles bici, que se quiere aumentar hasta los 457 en el horizonte del 2016, el año olímpico.

Todas las ciudades firmantes de este protocolo han acordado compartir informaciones, la promoción internacional y la celebración de una reunión anual e itinerante entre los municipios miembros.

Madrid tendrá su propio Bicing

El Ayuntamiento trabaja para que la capital se integre en el sistema de ciudades con bicis públicas promovido por Barcelona

J. Albarrán Bugié Barcelona | 30/11/2007 | 0 comentarios | + 5 - 0 (5 votos)

El Ayuntamiento de Madrid quiere implantar su propio sistema de préstamo de bicicletas (conocido popularmente por el nombre marca barcelonés, Bicing) antes de terminar este mandato e integrarlo completamente en el sistema de transporte público de la ciudad.

- [El auge de la bici pública en España](#)
- [Bicicletas sin dueño a la conquista de Europa](#)
- [Madrid viaja a Barcelona para estudiar cómo implantar el 'bicing' en la capital](#)
- [Barcelona, capital mundial del bicing](#)
- [Madrid, Washington, París y Londres se alían en Barcelona para impulsar sus propios bicing](#)

Así lo ha confirmado a ADN.es el director gerente de la empresa municipal de transporte de Madrid, **Javier Conde**, quien ha dejado bien clara la intención de la capital de sumarse a este movimiento internacional adhiriéndose a la iniciativa barcelonesa de impulsar una red mundial de ciudades con bicis públicas, el protocolo de intenciones de la cual también han firmado este viernes en Barcelona representantes de Sevilla, París, Londres, Lyon, Milán y Tel-Aviv, además de Madrid y la propia capital catalana. Washington y Estocolmo se suman a la iniciativa aunque no han asistido al encuentro.

Los integrantes de esta plataforma podrían crear, una vez todas ellas cuenten efectivamente con sistemas de préstamo de bicicletas, un carné de usuario único que sirva en todas las ciudades consorciadas.

Según han confirmado este viernes en Barcelona los representantes de estas ciudades, Londres concluirá su fase de estudio en 2008 y tiene el compromiso de implantarlo antes de los Juegos Olímpicos de 2008, Tel Aviv licitará el contrato de gestión el próximo año y Milán está trabajando seriamente en ello aunque sin fechas marcadas. Washington prevé estrenar el servicio en primavera, mientras que Sevilla, París, Lyon y Estocolmo se encuentran entre las ciudades que ya cuentan con bicicletas públicas.

Madrid quiere recuperar el tiempo perdido

La gran apuesta de Madrid para recuperar el tiempo perdido respecto a otras ciudades de su entorno (como Barcelona o Sevilla) en la implantación de la bicicleta pública será la "intermodalidad", es decir la "integración en el sistema de transporte público", según ha contado Conde.

El director de la empresa de transporte público de Madrid ha confirmado, tal y como ya avanzó ADN.es, que los modelos de bicicing que están tomando como referencia son, "en primer lugar, Barcelona, y en segundo, París", dado que son los dos únicos sistemas ya en activo que, por sus dimensiones, pueden servirle de ejemplo a la capital española.

Para la implantación de su propio servicio de Bicing, Madrid deberá hacer frente al inconveniente de su particular "configuración orográfica", con importantes cuevas, según ha reconocido Conde. Por ese motivo, probablemente se seguiría el modelo barcelonés, que limita la creación de estaciones en áreas con pendientes no superiores al 4%.

Conde ha asegurado que "no tenemos una fecha determinada para la puesta en marcha" del proyecto, todavía en fase de análisis, pero ha confirmado que el Ayuntamiento está "pensando en este mandato municipal".

La bici pública de Sevilla

J. A. B.

El servicio de bici pública de Sevilla, el Sevici, llegará en 2008 a las 2.500 bicis y 250 puntos automatizados de estacionamiento. La bicicleta se libera al acercar la tarjeta de abonado al pivote que sirve para atarla. Éste es el modelo de JCDecaux, idéntico al implantado en París



Madrid, Washington, París y Londres se alían en Barcelona para impulsar sus propios bicings

Este viernes dan el primer paso hacia la red internacional de ciudades con servicio de préstamo de bicicletas impulsada por la capital catalana | **Fotogalería: Modelos de Bicing**

J. Albarrán Bugié Barcelona | 30/11/2007 | 1 comentarios | + 8 - 0 (8 votos)

La dimensión mundial del movimiento de la bicicleta pública y el papel destacado que está asumiendo Barcelona se ven refrendados por la adhesión de Washington, Londres, París, Tel Aviv, Madrid, Sevilla, Lyon, Milán a la iniciativa de la propia capital catalana de crear una red de ciudades con este servicio para compartir conocimientos, estrategias y fomentar su consolidación y aceptación como auténtico medio de transporte urbano.

La bicicleta pública, popularmente conocida en España por el nombre de marca barcelonés, el Bicing, es una oferta de transporte público basada en el préstamo de bicicletas para que los ciudadanos se desplacen con ellas y puedan tomarlas y dejarlas en puntos distintos de la ciudad (ver vídeo ilustrativo).

- Bicicletas sin dueño a la conquista de Europa
- Barcelona multiplicará por cuatro las bicicletas del Bicing
- El auge de la bici pública en España
- Madrid viaja a Barcelona para estudiar cómo implantar el 'bicing' en la capital
- Barcelona, capital mundial del bicing

Tal y como avanzó ADN.es, representantes de todas estas ciudades dan este viernes en Barcelona el primer paso para hacer realidad el proyecto, impulsado desde el Ayuntamiento barcelonés. La gestación de la red comienza a hacerse realidad mediante la firma por parte de todos ellos de un "protocolo de intenciones" en el Ayuntamiento de Barcelona.

El concejal de movilidad, Francesc Narváez, ha avanzado que el proyecto comienza a rodar con estas ciudades pero está abierto a todas las poblaciones con servicio de préstamo de bicicletas o que piensen implantarlo.

El proyecto, de momento, cuenta con el respaldo de las ciudades que se han convertido en referentes del movimiento: Lyon, por ser la primera ciudad en crear un sistema de bicis públicas a gran escala y demostrar que funciona; París, por ser la mayor urbe del continente europeo y haber puesto 20.000 bicicletas a disposición de sus habitantes; y Barcelona, por sus dimensiones y su innovador sistema de financiación basado en los beneficios del área verde y no en la publicidad.

A la iniciativa también se suman grandes urbes que todavía no disponen de este servicio pero prevén hacerlo pronto, como Madrid (que se ha fijado en el Bicing barcelonés), Londres o Washington (que estrenará el suyo en primavera).

Expectación internacional en las jornadas estatales

El auge que está viviendo el movimiento de la bici pública se ha podido sentir este jueves durante el inicio de las primeras Jornadas de la Bicicleta Pública. La sala del Palacio de Congressos de Catalunya donde hasta este viernes se celebran conferencias y debates sobre el tema estaba llena hasta los topes y entre los

asistentes, además de representantes de un centenar de ayuntamientos españoles han creado o prevén crear este servicio en sus municipios, había también delegados de poblaciones francesas, alemanas, italianas, canadienses y colombianas, aunque las jornadas fueron planteadas a nivel estatal.

Las previsiones de crecimiento de los servicios de préstamo de bicicletas están llegando también a las empresas y en el exterior de la sala una decena de empresas mostraba la amplia variedad de modelos de bicicleta y de sistemas de préstamo (ver fotogalería).

PUNT DIGITAL

Bicing adverteix als usuaris que s'han d'habituar a un temps d'espera per recollir la bicicleta

Segons BSM, els usuaris esperen de mitjana entre tres i cinc minuts a l'estació

ANNABALLBONA.

Una queixa habitual dels usuaris del Bicing és que en determinades estacions han d'esperar-se massa estona per poder recollir o tornar una bicicleta. Antoni Roig, director de la divisió de serveis de mobilitat de l'empresa municipal BSM, que gestiona el Bicing, va advertir ahir que s'hauran d'habituar a un temps d'espera per prendre una bicicleta, de la mateixa manera que esperen uns minuts per agafar el metro o un autobús urbà. La mitjana d'espera ara és d'entre tres i cinc minuts.

Barcelona

Les primeres jornades de la bicicleta pública, que van començar ahir a Barcelona, serveixen per posar en comú les experiències de transport públic en bicicleta que hi ha en funcionament, com ara la de Barcelona i també la d'altres ciutats de l'Estat. En aquest marc, Antoni Roig, director de serveis de mobilitat de l'empresa municipal BSM, que gestiona el Bicing, va dir quant temps s'han d'esperar actualment els usuaris per poder agafar una bicicleta en una de les 151 estacions que ja hi ha instal·lades a la ciutat: la mitjana és d'entre tres i cinc minuts, un temps que Roig considerava raonable.



+ Una imatge d'una estació de Bicing, a la plaça Catalunya. Foto: EUDALD PICAS

Al mateix temps, admetia que en les estacions més saturades hi ha temps d'espera més elevats, com ja han denunciat usuaris. «No podem tenir una capacitat infinita, i per això hem de parlar de temps d'espera, com passa en el cas del metro o l'autobús», va indicar. Tanmateix, amb l'objectiu posat en aquests tres o cinc minuts, Roig va venir a dir que els usuaris s'hi hauran d'acostumar. Pel que fa al temps d'espera per retornar una bici, va assegurar que és de menys d'un minut.

Quant a la implantació del servei les 24 hores del dia i tots els dies de l'any (ara és només de divendres a diumenge), «no hi ha haurà problema per poder-ho estendre», va indicar, «per prevenció inicial» van preferir no fer-ho. També va

assegurar que fan «constants millores en el sistema de *software*, afegint funcionalitats no previstes».

Segons les xifres que va donar a conèixer, ara Bicing ja supera els 97.000 abonats. Fins ahir el servei tenia 2.300 bicicletes operatives, que a finals d'any, segons la implantació prevista, passaran a ser 3.000, amb 200 estacions.

divendres, 30 de novembre de 2007

ElcasdeSevilla

Una de les principals diferències del servei de transport públic de bicicletes que funciona a Sevilla (el Sevici) respecte del de Barcelona és que els usuaris poden accedir directament a l'ús del bicicleta des de l'estació, a través de targeta de crèdit, amb què contracten un abonament de curta durada. Ho va explicar Maria Josefa García Jaén, de l'Ajuntament de Sevilla, que també va explicar que la ciutat andalusa disposa d'un pla de la bicicleta per als pròxims quatre anys. Isabel López Ortuño, directora general de l'empresa JCDecaux, que gestiona el servei a Sevilla i que va decidir no optar al concurs a Barcelona perquè les condicions econòmiques ho feien «inviabile», va defensar les «grans diferències quant a comoditat, frens i llums» que tenen les bicicletes del seu servei respecte les que circulen per Barcelona.

La bicicleta le echa un pulso al coche

Barcelona afianza su relación de amor con la bici, al tiempo que se ha convertido en una alternativa real al metro o el autobús

EL PAÍS
Barcelona

Es ecológico, cómodo, saludable y barato. El transporte en bicicleta gana terreno en la ciudad y ya es una alternativa seria al coche y al transporte público tradicional. La revolución ha llegado de la mano de los sistemas públicos de alquiler, como en Barcelona y Sevilla, donde se ha desatado una auténtica fiebre por la bicicleta. En otras ciudades, como Madrid, el coche sigue ganando la partida.

BARCELONA

Fiebre por la bicicleta

Hace mucho tiempo que los barceloneses han abrazado la bicicleta con entusiasmo. Pero el punto álgido de esa relación ha tenido lugar este año, con la puesta en marcha del *bicing*, un sistema de transporte público en bicicleta que ya ha seducido a 97.000 ciudadanos. Una avalancha de ciclistas que pronto causó algunos efectos no deseados. Los ciclistas, sobre todo los menos experimentados, invadieron las aceras y los carriles destinados a taxis y autobuses y el Ayuntamiento se vio obligado a endurecer la normativa vigente para poner orden. La nueva ordenanza entró en vigor a mediados de septiembre y ya han caído las primeras multas.

La normativa marca por primera vez la obligatoriedad de circular con timbre, luces reglamentarias y elementos reflectantes en las bicicletas. Y prohíbe estacionar junto a farolas, árboles o semáforos. Fue el fin de los privilegios de un colectivo hasta entonces casi invisible para la Guardia Urbana.

En sólo unos meses el *bicing* revolucionó una ciudad adicionalmente volcada en el transporte. Por 24 euros anuales el usuario tiene la posibilidad de coger una bicicleta de las 50 estaciones repartidas por la ciudad, cifra que llegará a 200

de la ciudad. El resto "son tramos inconexos", denuncia Iñaki Díaz, portavoz de Pedalibre, una asociación con 200 miembros que reivindica este método de transporte como un sistema habitual.

El Ayuntamiento admite que no existen vías especiales para circular con dos ruedas más

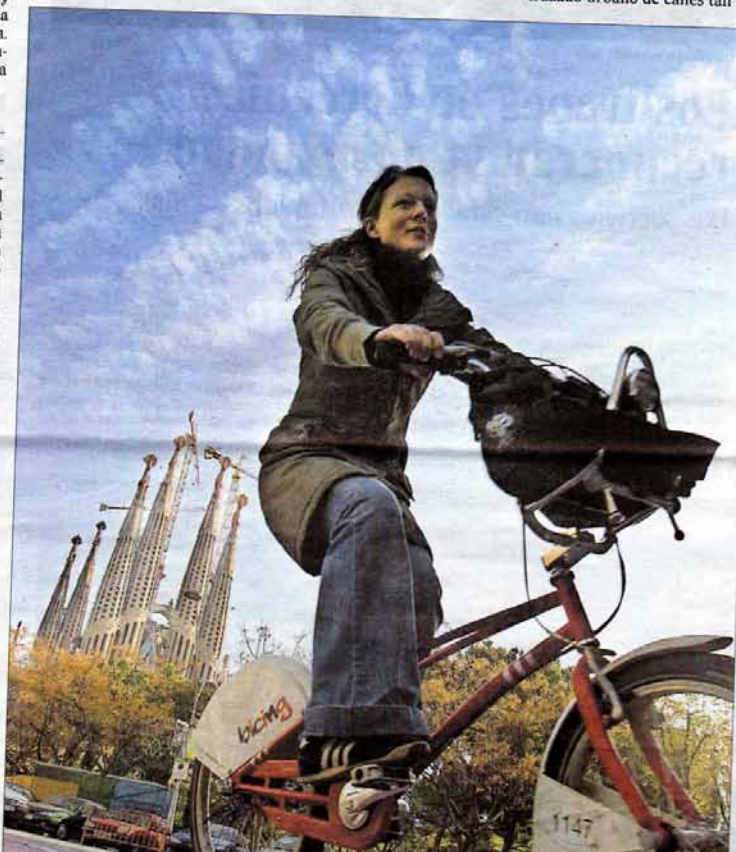
inexistentes". A pesar de todo, no se tramitan muchas multas.

No existe ningún sistema de transporte público en bicicleta de iniciativa municipal. En Pedalibre, defienden esta forma de ir de un sitio a otro de la ciudad que "no depende de horarios y te permite hacer el trayecto de puerta a puerta".

En Santiago no hay carriles bici. A pesar de que el gobierno local anunció hace cuatro años que se crearía uno que uniría todas las zonas verdes de la ciudad, a lo largo de siete kilómetros, hoy, el mismo Ayuntamiento reconoce que "es muy difícil" crear vías para ciclistas en un trazado urbano de calles tan es-

al año, denanzar el t obligar por el e En u cesible más qu empuje iniciativ mentad los dos de usua todavía práctica nocen d la calle.

Un Buen tie ves la m casco ur cia reún para el u transporta dad está tencial. Y les bici. 75,5 kilór ampliarla son trame terrumpe coherenci Fernando lencia en Valenc ciudades una vía ex a principi 1980, pero rante años te a retazo co. Así ha de carriles materiales ras y otros los vehient chos que además, se buena part semboca en río Turia, d lo que revel para el cich o el deport inconv...



BTV (TELEVISIÓ DE BARCELONA)

PLAT COMBINAT A LA CARTA: Informatius:

- "INFONIT": 21 H 39MIN / DIA 29/ 11 / 07 (MIN 9.20)
- "HOLA BARCELONA": 14H 14MIN / DIA 29/ 11/ 07 /(MIN 1.37)

LOCALIA

DIA 29 / 11 /07: SORTIR ALS INFORMATIUS DE LES 21,30h

TV3: a la carta : vídeo

DIA 30 /11 /07 ALES 15H

Cimera sobre el "bicing" a Barcelona

El "bicing" s'ha convertit en un dels fenòmens de l'any, i l'exemple s'està estenent a altres ciutats, com Terrassa. De fet, és un fenomen europeu, com demostren unes jornades sobre la bicicleta pública que s'estan fent a Barcelona, i en les quals deu grans ciutats han acordat crear una xarxa internacional per promoure aquest sistema de transport alternatiu.

[<http://www.tv3.cat/ptvcatalunya/cercamedies.jsp?c_paraula=bicicleta%20>](http://www.tv3.cat/ptvcatalunya/cercamedies.jsp?c_paraula=bicicleta%20)

COM RÀDIO

-Informatius: 13,00h dia 29/11/07

CADENA SER

- Dia 29 / 11 / 07: paraules d'en Francesc Narvaez i Pazos

RÀDIO NACIONAL

**SORTIREM AQUESTA SETMANA (ESTARÀ EN CONTACTE) Redactor: Jordi Barcia
933048199 <cicloturismoenla5@gmail.com>**

RAC1

Informatius: "La nit Rac1": a les 22h, dimecres dia 28 / 11 /07 (min 56.34)

<http://www.rac1.org/index.php?page_id=51>