

BARCELONESES GLOBALES



Sergio Raventós
Desarrollo de proyectos
estratégicos en Expo
2020 Dubái:
‘Connecting the World,
Creating the Future’,
192 países, 6 meses,
más de 1.200 eventos



Barcelona
Global

www.barcelonaglobal.org

Dubái: el producto de una visión ambiciosa

¿Qué podemos aprender en estrategia de su ciudad de residencia?

Una visión ambiciosa, clara y bien comunicada y una buena colaboración del sector público y el privado

■ Visión ambiciosa a largo plazo clara y bien comunicada y colaboración cercana entre el sector público y el privado que permita remar en la misma dirección. Desde fuera se puede pensar que la fortaleza e influencia de la economía de Dubái viene del petróleo, pero hace tiempo que esto está lejos de la realidad. Hoy esta industria contribuye solo un 1% al PIB de la ciudad. En 50 años han pasado de ser un pueblo de pescadores de 20.000 personas a una urbe moderna y mundialmente conocida de 3 millones con un PIB de más de 400 billones de dólares anuales. Esto se debe, más allá del

empuje económico inicial del petróleo, a una visión ambiciosa. Dubái se gestiona como una empresa, su actual *Ruler* se considera un *Sheikh CEO* que heredó la visión estratégica de su padre, quien estableció Dubái como *hub* logístico gracias a su situación geográfica y construyó uno de los mayores puertos de mercancías del mundo. Está convirtiendo a Dubái en un destino turístico de primera clase, así como un *hub* económico global, atrayendo empresas de sectores diversos como los servicios financieros, industria aeroespacial, logística, comercio, energía y construcción.

¿Cómo se podría trasladar a Barcelona?

El desarrollo económico necesita de un liderazgo claro, estable y de una colaboración público-privada

■ Barcelona debería tener una visión estratégica de futuro bien trabajada; generada y validada entre el sector público y privado. Buscar un mecanismo de inclusión ciudadana en la visión y, una vez establecido el rumbo, otorgar estabilidad de liderazgo dando poder de decisión a autoridades no políticas e independientes. El desarrollo económico necesita de un liderazgo claro, estable y una colaboración público-privada. El sistema político actual no otorga estas condiciones, así que buscaría dar más poder a organizaciones no políticas y donde sea posible planear a largo plazo, particularmente en materia de desarrollo

económico. Desde fuera, se percibe que Barcelona gana terreno como incubadora de *start-ups* y como referente en desarrollo urbano, particularmente como *smart city*; ¿Cómo hemos llegado hasta aquí? ¿Forma parte de una hoja de ruta establecida o ha sido casualidad? ¿Cómo seguimos potenciándolo en el futuro? Dubái cuenta con Dubai Future Foundation, una organización público-privada para buscar tendencias de futuro y ayudar a organizaciones a adquirir el conocimiento necesario para afrontarlo de manera ventajosa. Miremos hacia fuera y atrevámonos a soñar: ¿qué visión de futuro de Barcelona te ilusionaría?

¿Qué hacer en un paso de cebra? ¿Y en una rotonda?, son algunas de las dudas que despejó la plataforma Mou-te en Bici, ante el auge de ciclistas en Girona

Lecciones para ciclistas (y coches)

SÍLVIA OLLER
Girona

Puede parecer obvio pero no está de más recordarlo, aunque quien esté delante sea un habitual de la bici sobre el asfalto con años de experiencia. “Debemos asegurarnos antes de salir de casa de que las ruedas tienen aire y que ¡los frenos funcionan!”, insiste el vocal de la plataforma Mou-te en Bici, Xavier Corominas, con miles de kilómetros en sus piernas, a la docena de alumnos que asistieron la pasada semana en Girona a un curso para aprender a circular por ciudad de forma segura.

Entre los asistentes hay alum-

El timbre es obligatorio en ciudad; el casco, a diferencia del usuario de patinete, voluntario

nos experimentados, como es el caso de Agustí Gispert, interesado en conocer los aspectos de la nueva ley de circulación que a partir de marzo protegerá más a los ciclistas, y novatos, como Henda Ben Lakhal, aficionada desde hace un año escaso a la bici, que utiliza para hacer deporte en carretera y en vías verdes.

Entre el colectivo, que no para de crecer en la ciudad, hay quejas sobre la “conducción agresiva” y “acosadora” de algunos automovilistas a quienes notan el aliento en el cogote. Pero también dudas. ¿La distancia del coche de un metro y medio al avanzar a una bici se



Los participantes en el curso pusieron en práctica la teoría en un trayecto hasta el centro de Girona

aplica solo en carretera o también por ciudad? “En ambos casos”, contesta Xavier. ¿Puedo circular por el centro de una calzada de vía única? “Por supuesto y el vehículo que te sigue debe respetar los 10 metros de distancia”, agrega. ¿Para avanzar a una bici en una vía de doble sentido el coche debe situarse en el otro carril? “El conductor del coche debe pensar que está adelantando un tractor, de modo que sí”. ¿Qué hago en una rotonda? Ahí hay muchas dudas, pocos saben cómo hay que actuar y menos cuando el carril bici desaparece al entrar en un giratorio como ocurre en algunos puntos

de Girona. En estos casos, el ciclista debe convertirse en viandante. “Pero no os olvidéis de pedir a quien corresponda la seguridad a la que tenéis derecho”,

Durante el trayecto que los ciclistas realizaron por Girona para poner en práctica lo aprendido se encuentran otros puntos delicados como los pasos de cebra, que deben cruzar a pie a no ser que sea un paso específico para el colectivo. Otro momento de duda está en los cruces. “Ahí es vital el contacto visual del ciclista con el conductor”, advierte Corominas. “Y mucho ojo a los ángulos muertos de buses y camiones y en los giros”,

aconseja este instructor que ha recorrido pedaleando países enteros, como Marruecos, Japón o Nueva Zelanda.

Para él, que no tiene coche y que ha hecho de la bici su modo habitual de transporte, es tan importante la normativa y la conducción como su puesta a punto para prevenir accidentes. “¿Os habéis fijado que algunos ciclistas van montados en la bici como si estuvieran sentados en un sofá?”, interpele. La postura tiene que ser cómoda y el timbre, obligatorio en ciudad, sobre todo si uno circula en tramos compartidos con viandantes como puede ser una vía

verde. “¡Ya, claro! Eso, si te oyen porque muchos van escuchando música”, replica un alumno.

Un retrovisor dará seguridad al ciclista y disponer de un portapaquetes o alforja en el portabultos, que dé libertad de movimientos a la espalda, hará más confortable la conducción. El casco por ciudad, a diferencia de los patinetes, es solo recomendable. Y en invierno es básico ir bien equipado: guantes y calcetines altos y una prenda que proteja el cuello.

Corominas muestra a sus pupilos algunos candados y les pide que no ahorren en seguridad. “Los más baratos –no llegan a 10 euros– se cortan con mucha facilidad”, advierte. Para los que pesan más se requiere al menos una ra-

“Incluso en el trastero guardad la bici con candado para poner las cosas más difíciles a los cacos”

dial. Y un consejo que no está de más para poner las cosas más difíciles a los ladrones. “En casa, en garajes o trasteros guardad la bicicleta con candado”. Es ahí donde más bicis de gama alta se roban.

Los conductores irrespetuosos con el ciclista son “los primeros enemigos” del colectivo. Los perros que andan sueltos, el segundo. Y el tercero, el viento que les quita la mitad de energía. Una de las acciones que provocan más accidentes se da al abrir la puerta de un coche recién estacionado. Corominas incorpora en la lección un concepto nuevo para muchos: apertura a la holandesa. Consiste en abrir la puerta del conductor con la mano derecha, un gesto que te obliga a girar el cuello y ver si se acerca algún vehículo, moto o bicicleta. Un gesto que ahorraría muchos accidentes, como también lo haría –agrega– que la educación viaria fuera materia obligatoria desde primaria, como ocurre en Holanda.●

PERE DURAN / NORD MEDIA