

Universidad San Francisco de Quito
Colegio de Comunicación y Artes
Contemporáneas

Campaña Integral y Global de Mercadeo Social
"Ciclo Bike, seguridad en tus ruedas"



Jessica Carrascal
QUITO, 18 DE MAYO 2012

Resumen

El presente trabajo, tiene el fin de transmitir e implementar en la ciudad de Quito la cultura de la bicicleta, a través de su racionalización como una alternativa de transporte urbano no solo por sus ventajas respecto a movilidad, sino por la ayuda que brinda a la salud y al medio ambiente.

La ejecución de diferentes campañas concientizando el uso responsable de la bicicleta promoviendo alternativas para mejorar los problemas ambientales y sociales que enfrenta la ciudad actualmente, mediante la educación transmitir esta cultura de la bicicleta ganado un lugar muy importante en la sociedad y lograr que sea respetada.

Abstract

With this project will intend to convey and implement Cycling Culture in Quito through of rationalization as an alternative urban transport not only for their advantages over mobility, but for the benefits that provides to the health and the environment.

The implementation of many campaigns based on responsible use of bicycle by promoting alternatives to improve the environmental and social problems currently facing in this city, through education transmit the culture of the bicycle winning a very important place in society and that will be respected.

INTRODUCCIÓN

Durante muchos años el modelo del automóvil ha dominado las principales calles del mundo entero, igualmente, las casas automotoras y el marketing han creado campañas para denominarlo como el principal medio de transporte, pero éste trae consigo diferentes problemas a nivel de salud, impacto ambiental y de movilidad.

Asimismo, en la actualidad observamos que las necesidades de desplazamiento crecen cada vez más y contribuyen al colapso. Además, las distancias se vuelven un impedimento hasta una pérdida de tiempo a la hora de movilizarnos de un lado al otro. Por estas razones el automóvil se vuelve un problema y empieza la búsqueda de nuevas alternativas para la comodidad y bienestar de la ciudadanía.

Igualmente, se ha buscado diversas alternativas para mejorar el tráfico que existe en la ciudad de Quito, un ejemplo es el pico y placa. Aunque no ha traído consigo resultados muy favorables en tema de movilidad, ya que ha incrementado las ventas en el mercado automotor.

Si se quiere detener esta problemática, se debe buscar medios de transporte alternativos como la bicicleta o tan solo desplazarse a pie. A continuación, detallaré por qué la bicicleta es un medio de transporte factible y todos los beneficios que trae consigo.

LA BICICLETA O EL AUTOMÓVIL, ¿CÚAL ESCOGEMOS?

En las principales ciudades europeas la utilización desmesurada del automóvil por parte de los habitantes provoca una disminución en la calidad de vida de una forma considerable. Asimismo, otra ventaja muy importante es la facilidad de movilización y de ganancia de tiempo.

Asimismo, si se cambiara los hábitos de desplazamiento a favor del transporte público, es decir, si usáramos la bicicleta o nos movilizáramos a pie, mejoraríamos nuestra salud y bienestar.

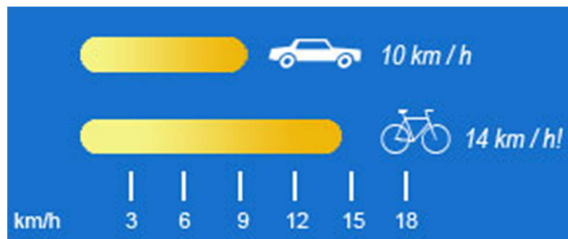
En la mayoría de los hogares mantenemos una bicicleta en la bodega o estacionada en algún lugar de la casa, sabiendo que la podemos utilizar para nuestra movilización diaria.

De la misma manera, observamos que el vehículo se ha convertido en un elemento primordial para desplazarse por la ciudad, pero el "50% de los desplazamientos urbanos que se realizan en coche son para cubrir distancias inferiores a los tres kilómetros y cerca de un 10% de estos desplazamientos apenas cubren distancias de menos de 500 metros" (Bici vs coche).

Pero si son menos de 5 kilómetros resulta más rápido y efectivo andar en bicicleta, ya que se puede desplazarse rápidamente y evitar los problemas de estacionamiento o de tráfico. De esta manera, podríamos ayudar a frenar el efecto invernadero y el calentamiento global.

Por otro lado, observamos que en la Unión Europea está conformada por casi 500 millones de personas, de las cuales el 75% viven en zonas urbanas. Igualmente, 12 millones y medio de vehículos transitan a cada día lo que se transforma en un gasto anual de aproximadamente 6.250 millones de litros de combustible, los cuales se podrían ahorrar utilizando otro tipo de medios de transporte como la bicicleta o simplemente a pie.

A continuación, mostraremos un gráfico en donde señala las velocidades medias de desplazamiento en horas pico en las grandes ciudades europeas:



Asimismo, en estas ciudades divisamos personas que realizan actividades como: correr, ir al gimnasio, y hacer ejercicio en general. Sin embargo utilizan su automóvil para desplazarse a lugares cercanos que van desde los 6 a 15 kilómetros en hora pico, pero a velocidades más bajas que ir en bicicleta.

En cambio en algunas ciudades en Estados Unidos ser un peatón a veces es mal visto como un acto sospechoso para la policía, ya que es una sociedad donde el automóvil juega un papel muy importante y muy pocas veces se realiza cualquier cosa caminando.

Actualmente, las necesidades de desplazamiento crecen cada vez más y contribuyen al colapso, por esta razón el automóvil se vuelve un problema y empieza la búsqueda de nuevas alternativas; pero siguen construyendo nuevas autopistas, grandes centros comerciales y grandes parqueaderos en vez de concientizar este grave problema, recién cuando colapsa la ciudad miran alternativas cuando este problema podría ser prevenido.

Un urbanismo inteligente y con una buena planificación evitaría todos estos problemas en especial, el derroche de energía en las principales ciudades, de esta manera ayudaría a proteger el medio ambiente y a mejorar las condiciones de vida de cada habitante (Bici vs coche).

MEDIO AMBIENTE

Cuando utilizamos la bicicleta como transporte diario nos ahorramos en combustible y ayudamos a la preservación del medio ambiente.

Asimismo, las administraciones públicas están conscientes del problema que causa el automóvil y el caos que genera en las calles, entre otros problemas como:

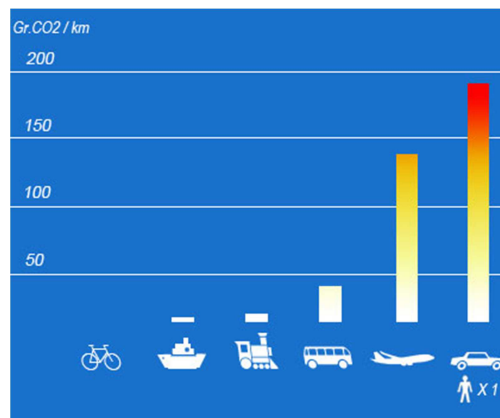
- Un alto grado de contaminación, la cual afecta a la salud.
- Niveles altos de ruido creando stress
- Incrementa el número de accidentes
- Acelera el calentamiento global

En la Unión Europea, una persona genera como tres toneladas anuales de dióxido de carbono (CO₂). La mayoría son a causa de la utilización del vehículo y la concentración excesiva de carbono en la atmósfera terrestre es la responsable del Calentamiento Global del planeta cuyos efectos que cada vez salen a la luz.

De la misma forma, "la influencia que los gases de atmósfera tienen sobre el clima fue detectada por primera vez en 1827 por el matemático francés Joseph Fourier y John Tyndal siguió profundizando en el tema. En cambio, en 1898 el sueco Arrhenius acuñó el término "efecto invernadero", y predijo que, si las concentraciones de dióxido de carbono se duplicaban, el clima global aumentaría alrededor de cinco grados" (Medio Ambiente).

Como resultado, en el siglo XXI la emisión de dióxido de carbono y el cambio climático fue expuesta al mundo entero.

Emisiones de CO₂ en gramos por pasajero y km recorrido:



Cada vez el petróleo será cada vez más escaso y más caro, y las próximas generaciones tendrán que aprender a vivir sin él.

En la actualidad, las concentraciones dióxido de carbono en la atmósfera son 375 partes por millón, las cuales son las más altas en nuestra historia. Si seguimos de la misma manera, los niveles de contaminación antes del año 2100 pondremos en peligro a más del 50 por ciento de las especies del planeta.

ENERGÍAS RENOVABLES

En el 2010 Latinoamérica invirtió una gran cantidad en energías renovables y fue considerado como la segunda región preocupada por este hecho. De la misma forma, la ONU declaró un incremento del 39% con respecto al año anterior.

Asimismo, este sector recibió el año anterior \$211.000 millones de dólares, es decir, un 32% más que en el 2009 y un 540% en comparación al 2004.

El Programa Medioambiental de la ONU (UNEP) realizó un informe en donde señala que el aumento del número de granjas eólicas de China y de las pequeñas plantas solares en los edificios europeos fueron los principales responsables del aumento de las inversiones en 2010. También resalta que "las economías en desarrollo superaron a las de los países desarrollados en términos de "nuevas inversiones financieras", es decir el gasto en

proyectos de energías renovables de gran escala y la provisión de capital para compañías de energías renovables” (América Latina mejora en energías renovables).

De la misma manera, las naciones en desarrollo aportaron con \$ 72.000 millones de dólares y 2.000 millones de dólares más en comparación a los países desarrollados.

Igualmente, observamos que Latinoamérica obtuvo el segundo lugar, ya que destinó 13.100 millones de dólares, un aumento del 39 % en comparación al año anterior (América Latina mejora en energías renovables).

DIA MUNDIAL SIN AUTO

Del 16 al 22 de Septiembre varios grupos de personas se reúnen alrededor del mundo en más de 100 países, con el fin de salir a las calles a pie, en patines y en bicicleta a manera de protesta en contra del poderío del automóvil y de las industrias; por todos los problemas que causa en el medio ambiente y en la salud de la personas.

Por estas razones, se decidió realizar una semana entera denominada el Día Mundial Sin Auto. En donde se deja el automóvil y se disfruta de los diferentes espacios que ofrece la ciudad. De esta manera las autoridades se darán cuenta que los ciudadanos están realizando actos para mejorar la calidad de la ciudad y de los medios de transporte. (22 de Septiembre, Día Mundial Sin Autos. Recicleta estará ahí).

Asimismo, esta actividad se realiza en las principales ciudades en el mundo y Quito no podía quedarse atrás, por ende coordina diferentes actividades y promueve el uso de la bicicleta.

De la misma forma, “está demostrado que los lugares que favorecen la utilización de la ‘bici’ son más amigables con el medio ambiente y con la salud de sus habitantes”, destacó Diego Puente, director de la organización Ciclópolis.

Por otro lado, Xavier Bustamante es el director ejecutivo de Fundación Natura; el cual realizó un estudio que demuestra que el 80% de la contaminación viene de fuentes móviles, es decir, de vehículos en ciudades del Ecuador.

Igualmente estos personajes coinciden en que dirigirse de un lado a otro en bicicleta o a pie ayuda a reducir los efectos que causa el automóvil en diferentes ámbitos como: contaminación del aire y de ruido, accidentes de tránsito, tráfico y stress. Pero estas iniciativas han surgido de parte de los ciudadanos cuando lo debería ser una política pública establecida en todo el país (Hoy el "Día Mundial sin Auto").

VISIÓN GLOBAL DE MOVILIDAD

Como va pasando el tiempo los objetos se van adaptando a los avances tecnológicos; lo mismo sucede con los medios de transporte, ya que se vuelven más rápidos, cómodos y accesibles al bolsillo de las personas.

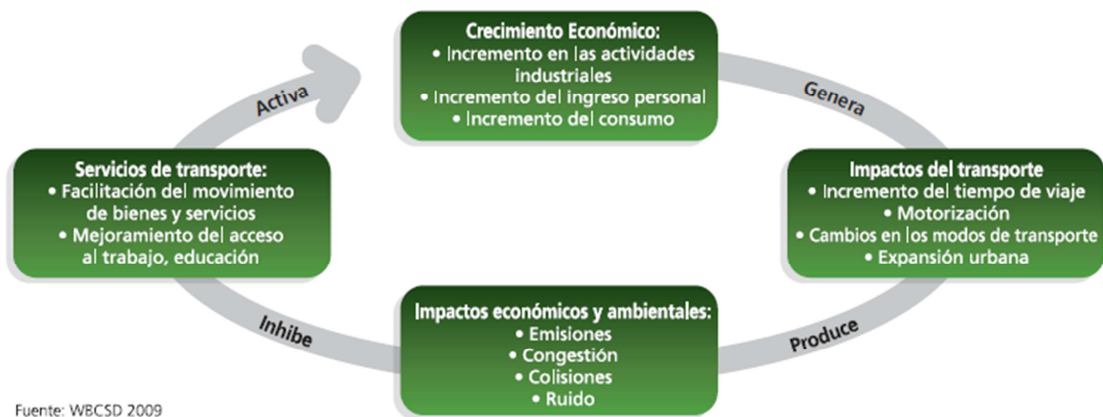
Asimismo, observamos que el automóvil ha incrementado su demanda "del 15% a 20% anual en muchos de los países en desarrollo, ya que la mayoría de población vive y trabaja en las ciudades y la oferta de transporte público es insatisfactoria en términos de calidad y de eficiencia" (El contexto global y local de movilidad).

De la misma forma, el Consejo Mundial de Negocios para el Desarrollo Sustentable (WBCSD) sostiene que las nuevas tendencias en movilidad son sustentables, ya que existe una "conciencia" por las consecuencias que causan los diferentes medios de transporte. Igualmente, se busca satisfacer las necesidades de las personas para transitar de manera libre, sin dejar de realizar sus actividades normales ni sacrificios.

Como podemos observar, en Norte América se suele viajar 64 km a diario en promedio, especialmente, en auto o avión. Como resultado emite 6 toneladas de CO₂ cada año por actividades relacionadas al transporte.

Por otro lado, los brasileros viajan en auto o en bus 11, 2 km al día, los cuales emiten 0,7 toneladas de CO₂ al año.

De la misma manera, los habitantes de Tanzania recorren a diario 4,8 km, especialmente, a pie, bus y bicicleta. Los cuales emiten 0,1 toneladas de CO₂ al año por actividades relacionadas al transporte.



Pero si realmente queremos lograr un cambio en la movilidad debemos tomar en cuenta distintos aspectos como: la igualdad de adquisición de alguna forma de transporte, el uso de Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) y por supuesto la calidad del ambiente; son factores claves para el cambio de las tendencias que actualmente se utiliza en movilidad (EL CONTEXTO GLOBAL Y LOCAL DE MOVILIDAD).

LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

La bicicleta en algunos países de Europa tiene un gran protagonismo y se respaldó durante años de ciertas políticas públicas de largo plazo. También ha generado beneficios en el sector público como: "ahorro fiscal derivado de la reducción en los costos de salud en centros médicos públicos por mantenerse en buena forma física, incremento de la productividad de los trabajadores y la relación beneficio-costos en términos de movilidad" (Uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo: experiencias de otros Países).

Asimismo, existen diversos factores que influyen en su proliferación tales como: aspectos sociales y sociales, infraestructura, topográficos y climáticos.

En Holanda, el uso de la bicicleta es muy importante y llega a estar al mismo nivel que el uso de transporte privado.

A continuación, citaremos algunos ejemplos:

En Copenhague, el uso de la bicicleta reduce a 40% el riesgo de contraer enfermedades mortales y contribuye a combatir la obesidad (Merallo, 2008).

Por otro lado, en Reino Unido la relación beneficio - costo de la inversión que se realiza en este tipo de movilidad alcanza un valor de 7,4, lo cual resulta bueno de acuerdo a las decisiones públicas (Ministerio de Transporte de Irlanda, 2008).

Igualmente, Londres y Berlín invierten sus recursos en infraestructura para el uso de la bicicleta, los cuales equivalen al 553% y 132% de lo destinado a la construcción de vías de gran capacidad (Merallo Grande, 2008).

Londres en cambio alcanza 281 km de ciclovías por cada millón de habitantes en comparación con 43 km de vías rápidas. Mientras que en Berlín se reportan 319 km de ciclovías, en comparación de 137 km de carretera. Las políticas dirigidas al uso de la bicicleta en las ciudades europeas se han centrado en la construcción de infraestructura (Importancia de la planificación urbana) y en la promoción de las ventajas de la movilidad alternativa (campañas de educación y difusión masiva) (Caravaca, 2004; Merallo, 2008).

La bicicleta es utilizada por diversos factores como:

- El promedio de recorrido en comparación al auto.
- El costo de estacionamiento de vehículos motorizados.
- El costo y porcentaje de uso del transporte público.
- Los jóvenes son los principales usuarios de métodos alternativos de transporte.
- Gran porcentaje de hogares unipersonales.
- El promedio de lluvia o de cambios climáticos y el tipo de relieve de la ciudad.
- La cultura al ciclista como participante normal del tráfico de la ciudad y con los mismos derechos.
- El grado de inversión en infraestructura de ciclovías, entre otras (Fietsberaad).

Varias ciudades como: Amsterdam, Enschede y Eindhoven en Holanda; Copenhague en Dinamarca; Berlín en Alemania, utilizan la bicicleta en la mayoría de sus actividades desde los años cincuenta (Fietsberaad).

De la misma manera, los planes de movilidad sustentable destacan factores como la cobertura de la red de ciclovías, conexión con otros circuitos, la conexión e integración con intercambiadores (paradas de autobús, estaciones de metro y ferrocarril), que el transporte público facilite el traslado de bicicletas (Merallo, 2007; Escudero, 2008), los sistemas públicos de alquiler de bicicletas (Bühmann,2008) y el incremento de la seguridad de los ciclistas (Consejo de la ciudad de Wellington,2008).

A continuación, adjuntó una gráfica en donde describe la intensidad del uso de la bicicleta en las principales ciudades alrededor del mundo:

Intensidad en el uso de la bicicleta.

País	Número de km recorridos por persona por día	Porcentaje de uso de la bicicleta con respecto a la movilidad total
Holanda	2,3	27,0
Japón	-	14,0
Suecia	0,7	12,6
Alemania	0,8	10,0
Bélgica	0,9	10,0
España	0,1	0,7
Estados Unidos	-	0,7

Fuente: adaptado de ECMT, 2004

VISIÓN LOCAL DE MOVILIDAD

PROBLEMA

Actualmente, en nuestro país nos encontramos con un mercado automotor en crecimiento de 11% al año. Igualmente, en el Distrito Metropolitana de Quito se encuentra una tercera parte del parque automotor.

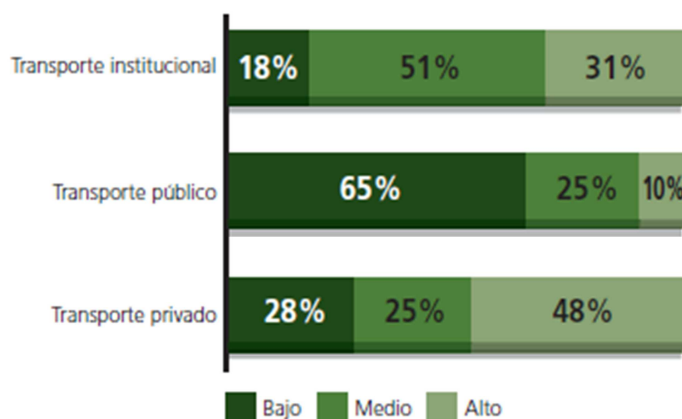
En cambio, en el 2000 circulaban 215.000 unidades en nuestra ciudad. Pero en el 2008 se registraron casi la mitad, es decir, 420.000; de las cuales 20.000 pertenecen al transporte público.

La tasa de motorización cada vez va en incremento, al principio eran 145 autos por cada 1.000 habitantes, en cambio en el 2002 subió a 180 autos por cada 1.000 habitantes. Por lo tanto, en el 2025 existirían 590 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Causando una disminución del transporte público en un 1,4% al año, mientras que el transporte individual empieza a crecer de manera progresiva.

En el siguiente gráfico podremos darnos cuenta del problema que existe respecto a la movilidad y el porcentaje de uso de los medios de transporte más comunes en Quito.

Según el extracto económico:



Fuente: Instituto de la Ciudad (2008)

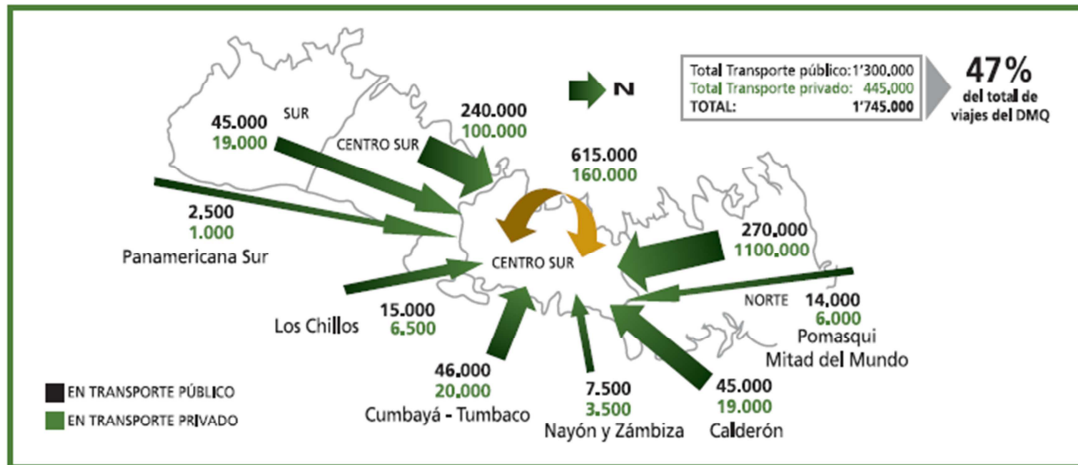
El Distrito Metropolitano de Quito se basó en estas cifras para establecer las políticas de movilidad sustentable. Además, buscó soluciones como: estrategias para disminuir la tasa de automotores, de una manera promocionando el transporte público y de otras alternativas como la bicicleta o caminar (Situación de la movilidad en la Capital).

Por otro lado, la CAF en el 2009 demuestra mediante estudios al bus con el 80.7%, al automóvil con el 19.1%, el 8.7% peatón, el 7.9% taxi y la moto con el 0,3%.

Se puede observar que el bus es utilizado con más frecuencia, pero éste tiene muchas deficiencias. Éstas son resaltadas en el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito (2008), en donde "la Red Metropolitana Integrada de Transporte Público de Quito: Metrobus-Q, todavía sigue en proceso de consolidación y su operación no llega a los niveles de eficiencia esperados. Aún se reporta irregularidad en el cumplimiento de horarios, innecesarias e inadecuadas transferencias, además de cobertura insuficiente" (Situación de la movilidad en la Capital).

Cómo es evidente, el crecimiento de la población sin medida y del mercado automotor, de las estructuras físicas y de la economía de la ciudad generan un caos y como consecuencia congestión vial. Esta situación, se observa, principalmente, en la zona centro-norte de la ciudad en donde "los niveles de saturación se encuentran en el orden del 30% (PMM 2008), lo que incrementa el tiempo de viaje, que se encuentra 1,3 veces superior al promedio entre las principales ciudades de América Latina de acuerdo a la CAF (2009)" (Situación de la movilidad en la Capital).

El siguiente gráfico es extraído del Plan Maestro de Movilidad, en donde se encuentra diferentes cifras de flujo del transporte público o privado en cada zona de la ciudad.



Algunas de las cifras de la movilidad de Quito:

- La tasa de sub-utilización del vehículo particular en la ciudad se encuentra en 1,7 ocupantes por viaje, lo que provoca grandes desperdicios de energía e inequidad en el uso del espacio público (Hurtado, 2007).
- Los niveles de ruido en la ciudad se encuentran muy por encima de lo tolerable (40 decibeles), encontrándose en ciertos sectores como el Centro y la Avenida Eloy Alfaro niveles que sobrepasan los 90 decibeles (Hurtado, 2007).
- Los índices anuales de accidentabilidad aumentan de manera alarmante con un promedio del 15% en los últimos diez años, siendo esta una de las causas de mortalidad evitable más importante y con mayor influencia en el Distrito Metropolitano (PMM, 2008).
- Los problemas de contaminación del aire causados por las emisiones de vehículos livianos y pesados, se convierten en el factor de mayor presión sobre la calidad del aire en Quito. El parque automotor en Quito es responsable del 98% de las emisiones de Monóxido de Carbono (CORPAIRE, 2008).

- El tiempo promedio de viaje en Quito es 46,5 minutos, el más alto entre las principales ciudades de América del Sur (CAF, 2009).

MOVILIDAD SUSTENTABLE EN QUITO

Actualmente, la ciudad de Quito se ha visto envuelta en una serie de problemas de movilidad y de contaminación, ya que afecta a la calidad y bienestar de los ciudadanos.

Para lograr una movilidad sustentable en la ciudad "se requiere de la formulación e implementación de políticas públicas integrales que con la participación y deliberación activa de los distintos actores (instituciones públicas, sector privado, organizaciones de la sociedad civil y ciudadanía en general) que modifiquen los patrones actuales de movilidad" (Hacia una Movilidad sustentable en Quito).

Por ejemplo, en los últimos 8 años ha crecido el parque automotor, pero a la vez se han propuesto alternativas para el uso de transporte no motorizado. Pero esta en todos, tanto ciudadanía como autoridades deberían actuar, conjuntamente, para buscar posibles soluciones y la proliferación de medios como la bicicleta.

En nuestra ciudad, el ciclopaseo ha ganado gran protagonismo, ya que se ha convertido en un espacio de encuentro entre familias, ciclistas, entre otros. Pero esta actividad lleva un contexto recreacional más no de movilidad, aunque es utilizada como una herramienta de "enganche" para que los usuarios cojan el gusto por la bicicleta y empiecen a salir a diferentes partes en bicicleta. De esta manera motivar a su uso frecuente y que se convierta en un estilo de vida, así sería posicionada como un como medio de transporte alternativo en Quito.

Por otro lado, en el Plan Maestro de Movilidad encontramos una política hacia una movilidad sustentable que propone el Distrito Metropolitano de Quito. Asimismo, esta debería responder de manera costo-efectivo acorde a las demandas de sus consumidores (Hacia una Movilidad sustentable en Quito).

De la misma manera, su objetivo principal es seguir un número de lineamientos para implantar en la ciudad un modelo de movilidad sustentable hasta el 2025.

Sí hablamos de transporte, propone facilitar el transporte no motorizado, es decir, crear espacios para los peatones, de bicicletas y entre otros. Con el fin de conseguir el 4% de movilidad en vehículos no motorizados para el 2020. También, mejorar el servicio de transporte público dependiendo de los usuarios y a qué parte de la ciudad brinda su servicio, esto incluye "la incorporación paulatina de los servicios convencionales urbano, interparroquial e intraparroquial al sistema Metrobús-Q. A 2017 se propone la implementación de un corredor central de alta capacidad" (LA POLÍTICA DEL DMQ EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD EN QUITO).

Igualmente, se busca reducir la congestión vehicular, accidentes y de contaminación. Además, se pretende mejorar las vías de tránsito y optimar la convivencia entre el vehículo, peatón y bicicleta para mejorar el flujo de tránsito. Asimismo, se propone la creación del Observatorio de la Movilidad, en donde se podrá recolectar, analizar, sistematizar, producir y difundir datos que ayuden a la hora de tomar decisiones con respecto a la movilidad.

Mientras se desarrollaba el Plan Maestro de Movilidad, los miembros de la Asociación de Peatones de Quito cuestionó "el gran porcentaje (71%) destinado para vialidad, el 22,3% para el tren urbano, el 5,7% para el transporte colectivo, el 1% para la gestión del tráfico, el 0,09% para las bicicletas y apenas el 0,02% para el peatón. Esto contradice el pacto ciudadano por la movilidad sustentable donde se debe dar mayor prioridad a la movilidad de las personas" (Asociación de Peatones).

En cambio, en el análisis de la pro-forma 2010 del Distrito Metropolitano de Quito muestra el incremento de inversión de 151 millones de dólares durante el 2009 en comparación a los USD 224 millones 541 mil; esta cifra representa el 40% del presupuesto total del Municipio (LA POLÍTICA DEL DMQ EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD EN QUITO).

LA BICICLETA COMO MEDIO ALTERNATIVO DE MOVILIZACIÓN

Hace algunos años varias personas u organizaciones fomentan la bicicleta como una alternativa de transporte para la ciudad de Quito, también recomiendan ir a pie sí a donde nos dirigimos es un lugar cercano.

Pero su incorporación a la vida cotidiana ha sido un retro, ya que muchas personas prefieren otros medios de transporte por su comodidad, por esta razón el mercado automotriz cada vez progresa en sus ventas.

Por otro lado, recién se está implementando una cultura ecológica y consciente de los daños que causa los automotores en nuestro país.

En otros países su implementación ha sido un éxito, ya que existe una cultura por cuidar el medio ambiente, hasta la contaminación ha disminuido y consigo otros problemas.

CAMPAÑA

1. Su logo

El nombre "Ciclo" fue escogido porque viene de la palabra "Ciclopaseo" y también se denomina así a la hora de salir en bicicleta.

Como observamos en la gráfica es una rueda representando a la bicicleta y de ahí sale una cadena de la propia bicicleta. Además, al terminar la cadena vemos un candado esto representa "seguridad" en relación a la seguridad que queremos transmitir durante el "Ciclopaseo" para todos sus participantes.



2. Slogan

"Seguridad sobre tus ruedas".

3. Objetivos:

General

Educar al peatón, al ciclista y al automóvil para alcanzar una mejor convivencia y de esta manera incorporar a la bicicleta como un medio de transporte sustentable.

Específicos

Dar a conocer los beneficios del uso de la bicicleta para el bien individual como colectivo.

Respetar el espacio que deben tener la bicicleta, el transeúnte y el vehículo en las principales calles de nuestra ciudad.

Comunicar las 7 reglas que se aplicarán para una mejor convivencia en el Ciclopaseo.

Mejorar la infraestructura para la circulación de bicicletas, las cuales cuenten con señalización, seguridad, entre otros.

Implementar una cultura ecológica y consciente de los daños que causa los automotores.

4. Público Meta

Niños/as de 5 años, jóvenes y adultos hasta 45 años que posean las condiciones aptas para esta actividad física.

Personas que les guste realizar deporte o como hobby, que tengan pasión por el uso de la bicicleta y la utilizan como un medio para sacar su stress o de recreación.

De la misma manera, utilizan a esta actividad para unir o compartir entre familia, especialmente, este suceso se da en el Sur de la ciudad. En cambio, en el Norte las personas salen entre amigos o a veces solas.

Asimismo, podemos apreciar desde empresarios, personas humildes, deportistas, niños hasta mascotas con sus dueños.

ESTRATEGIAS COMUNICACIONALES

RAZÓN DE LA CAMPAÑA

Al Ciclopaseo no solo acuden personas con sus bicicletas, sino que también personas en patines o simplemente a pie. Por esta razón, se quiere implementar 7 reglas para una buena convivencia y respeto a los demás.

Además, estas reglas no solo servirían para ser utilizadas en el Ciclopaseo, sino para que utilicen los ciclistas en la vida diaria al movilizarse a través de la ciudad.

EXPLICACIÓN DE LA CAMPAÑA

Se comunicará:

- Implementar señalización, donde se informará que las 7 reglas que los ciclistas deberán utilizar en el Ciclopaseo para su mejor convivencia y en un futuro sean utilizadas en toda la ciudad.
- Las ventajas que trae consigo la utilización de la bicicleta.
- También se explicará por qué es mejor utilizar la bicicleta que otros medios de transporte.
- Se implementará estacionamientos para bicicletas para que las personas digan puedo ir a cualquier lugar en bicicleta y sentir que ésta estará segura.

NUESTRO PADRINO

Mayor de la policía Juan Zapata



Nuestro padrino es el Mayor Juan Zapata. Es el principal vocero de la Policía Nacional e ingeniero en tránsito, especialmente, se enfoca en el área de diseños, vías y semáforos. Asimismo, implemento campañas de seguridad vial, las cuales él las diseñó según su modo de pensar.

Además, se caracteriza por ser una persona reconocida en todos los medios de comunicación como si fuese una estrella de la farándula nacional, ya que ha realizado varios actos a beneficio de la comunidad aunque no se siente famoso.

Un ejemplo, fue la participación en el reality "Cantando por un sueño" en Gama tv. Además, añade que tiene simpatía por participar en este tipo de proyectos para "Forjar lazos de unión entre la institución y el público, para que vean al policía como su amigo" (Un capitán es seducido por la TV).

Ha sido partícipe de un sin número de campañas como:

"No más corazones azules en las vías", la cual fue una iniciativa en el 2004 *por* la Dirección Nacional de Tránsito y ha sido difundida en todo el país con sus mensajes de "Salvar vidas". De la misma forma, en calles o carreteras se pinta un corazón azul en donde una persona perdió la vida por imprudencia, irresponsabilidad, entre otros (No más corazones azules: Una campaña con sentido social).

Igualmente, para evitar que las personas mueran de una manera irresponsable, juntó su especialidad como ingeniero de tránsito con el programa. De la misma manera, Zapata por un médico legista conoció que la muerte de una persona en un accidente de tránsito es violenta. Por el corte instantáneo en la circulación y el oxígeno de la sangre el corazón se torna azulado" otros (No más corazones azules: Una campaña con sentido social).

"Ruta del Cóndor", la cual consiste en lograr que las carreteras a nivel nacional sean seguras. A la par, Hugo Ferro (Vocalista de Chaucha Kings) recorrerá en motocicleta la Ruta del Cóndor que comprende de 5400 kilómetro, llevando el mensaje "La responsabilidad y la disciplina te permiten vivir la vida a plenitud e intensamente sin más corazones azules en nuestras vías" (Policía Nacional impulsa campaña "Ruta del Cóndor" que busca disminuir accidentes en motocicleta).

También es el vocero de la Policía y Jefe Coordinador de Seguridad de las Olimpiadas Especiales en donde brinda seguridad "Desde el traslado de la antorcha hasta el desarrollo de los juegos, brindado todo el apoyo para resguardar a los deportistas en los cinco días que duro el torneo en la capital" (Atletas especiales sueñan con Grecia).

Ha recibido muchos reconocimientos por su labor en diferentes actos públicos y dentro de la institución.

Fue escogido como el padrino de la campaña, ya que contribuye con este tipo de causas y está interesado en que no sucedan más accidentes en nuestras calles.

Igualmente, al formar parte de la Policía Nacional transmite una imagen de respeto y de seguridad hacia los quiteños, más que nada confianza y credibilidad al transmitir un mensaje.

La campaña se dividirá en 3 etapas las que a continuación explicaré:

ETAPA DE EXPECTATIVA

1ra Etapa (8 al 17 de Septiembre)

Pintura callejera en 3D:

Se realizará ilustraciones con imágenes impactantes como: un montón de carros en un tremendo tráfico y por a lado pasa una bicicleta, por una imprudencia una bicicleta es derribada por un carro o una bicicleta y alrededor naturaleza, y a lado en cambio un carro y todo lo que le rodea es smock y un panorama negro; en las principales calles de la ciudad. Para que las personas se den cuenta que ventajas tiene el uso de la bicicleta y como los otros medios de transporte, en especial, los automotores causan daños a nivel del medio ambiente, salud y de movilidad, y por ende las reglas que se deben utilizar para no ocasionar accidentes y respetar a los demás (<http://www.dalealplay.com/informaciondecontenido.php?con=22208>).

Estas ilustraciones también se las puede grafitear o dibujar en paredes de lugares transitados como la Av. Amazonas, El Aeropuerto, La Alameda.

Publicidad en transportes públicos:

Llenar de fotografías impactantes acerca de las desventajas de utilizar el automóvil.

Proyecciones 3D:

De noche, se proyectará imágenes impactantes en los edificios de los distintos Ministerios o en plazas públicas.

Su objetivo es causar impacto y conciencia en los quiteños para que recapaciten y dejen de cometer esas imprudencias, corrijan y actúen de buena manera ya actúen como ciudadanos responsables.

Parada de bus:

Seguiremos la misma temática de imágenes impactantes acompañados de mensajes como "quisieras que esto les pase a tus amigos" o "Previene que te pase a ti".

2da Etapa (17 al 26 de Septiembre)

EL concepto a utilizarse en esta etapa es colocar en las distintas piezas gráficas lugares característicos de la ciudad de Quito como "El Panecillo", las iglesias o una foto panorámica de la ciudad para que las personas entiendan que "algo va a pasar en la ciudad de Quito y que está dirigido directamente a la población quiteña".

Igualmente, colocaremos el logo de la campaña para que genere expectativa y las personas se pregunten de que se trata y estén pendientes de lo que vendrá.

Además, al ver el logo tienen una pequeña idea que se trata de una bicicleta, generando un enganche de parte de nuestro mercado meta y digan qué va a pasar con las bicicletas en Quito.

Se colocará afiches y roll-ups en puntos claves que sabemos que acude nuestro público meta (Ciclopaseo, tiendas de ropa deportiva o de aventura, locales de alquiler de bicicletas, entre otros).

También se colocará en las paradas de buses y vallas aledañas al Ciclopaseo, es decir, desde el Parque de los Recuerdos hasta Quitumbe.

Se repartirá flyers en el Ciclopaseo, tiendas de ropa deportiva o de aventura, locales de alquiler de bicicletas, entre otros.

Igualmente, se utilizará al transporte público como publicidad móvil con fondos de la ciudad y el logo en 3D resaltando, así también en paradas de buses.

En eventos públicos se presentará un video u proyección en 3D que dirá "Por una convivencia más segura" y el logo de la campaña. También se proyectará en cines.

AFICHE



ETAPA INFORMATIVA (1 de Octubre al 1 de Noviembre)

En esta etapa se informará sobre las 7 reglas que los ciclistas deberán seguir para no causar accidentes y una buena convivencia entre el peatón, el ciclista y el automóvil.

Primero se colocará roll-ups y señalética en el Ciclopaseo en cada punto de abastecimiento desde el Parque de los Recuerdos hasta Quitumbe se empezará desde la 1ra norma hasta la 7ma. Servirá para informar a las personas que acudan todos los domingos. Un ejemplo, en el sector del Labrador se pondrá la regla "Cuide a los niños y niñas", ya que en este sector existen más niños que en otra parte del Ciclopaseo.

Asimismo, se colocará en cada punto de abastecimiento una pancarta grande en donde detalle todas las reglas.

En cada parada de bus se pondrá 1 de las 7 reglas acompañado de una imagen explicativa y el logo de la campaña de 3D. Lo mismo se aplicará en publicidad en transportes públicos.

En eventos culturales y durante el Ciclopaseo se realizará proyecciones en 3D explicando las 7 reglas. Asimismo, en salas de cine.

			
seguridad sobre tus ruedas	seguridad sobre tus ruedas	seguridad sobre tus ruedas	seguridad sobre tus ruedas
RESPETA AL PEATON	CIRCULA POR LA DERECHA	CUIDA A TUS MASCOTAS	RESPETA LAS SEÑALES DE TRÁNSITO
			
			

		
seguridad sobre tus ruedas	seguridad sobre tus ruedas	seguridad sobre tus ruedas
CUIDA A LOS NIÑOS Y NIÑAS	REDUCE LA VELOCIDAD	ANTICIPA TUS MOVIMIENTOS CON SEÑALES CORPORALES
		
		

También en todos los puntos de abastecimiento a las 11 am durante 4 domingos todo el grupo que conforma el Ciclopaseo se disfrazará junto a zanqueros, malabarista entre otros (especie de hora loca). Quienes invitarán a las personas a que participen de "5 minutos de diversión" en donde comunicarán acerca de las 7 reglas y un convivir sano entre todos.



MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Para su promoción y difusión se podrá utilizar los siguientes medios de comunicación.

TELEVISIÓN	RADIO	PRENSA	REDES SOCIALES	Mailing
Gama TV	Onda Cero	Últimas Noticias	Estadio	Base de Datos de CiclóPolis
Teleamazonas	Joya Stereo	El Comercio	Adrenalina	Base de Datos de la Concentración Deportiva de

				Pichincha
RTS	Disney	La Hora	Acelerando	Base de Datos Ciclopaseo
Ecuavisa	Exa	El Hoy	Twitter	Base de Datos Colegios
TC Televisión	La Mega	Expreso	MySpace	Base de Datos Universidades
Canal 1	<u>Jc Radio La Bruja</u>	Carburando	Facebook	
EVT Telerama	Los 40 Principales	La Familia	Google Talk	
RTU	FM Mundo	Revista Cometa	Windows live	
Ecuador TV	Majestad	Vistazo Vida Activa		
		Revista Hogar		

EVENTO

Se lo realizará el domingo 18 de Octubre en la Cruz del Papa (parque La Carolina), ya que por este tramo pasa el Ciclopaseo.

Será a las 10h00 am.

Se entregará pulseras de la campaña.

El Mayor Zapata informará a la comunidad sobre las reglas de las personas que utilizan bicicleta y sus ventajas.

ETAPA DE RECORDACIÓN (1 de Noviembre-1 de Diciembre)

Se utilizará imágenes que demuestren un Quito seguro, buena convivencia, familias felices y las ventajas de utilizar bicicleta.

Se conservaras los rolls-up informativos de las 7 reglas.



Ciclo

seguridad sobre tus ruedas

Ten en cuenta los siguientes consejos al rodar por el ciclopaseo

- Reduce la velocidad
- Cuida a los niños y niñas
- Cuida a tus mascotas
- Respeta las señales de tránsito
- Circula por la derecha
- Respeta al peatón
- Anticipa tus movimientos con señales corporales

The graphic features the word 'Ciclo' in green, with a bicycle wheel and a lock integrated into the letters. Below it is a blue banner with the text 'seguridad sobre tus ruedas'. The background shows a group of cyclists riding on a path.



Ciclo

seguridad sobre tus ruedas

con las reglas claras de convivencia
todos circulamos con prudencia

The graphic features the word 'Ciclo' in green, with a bicycle wheel and a lock integrated into the letters. Below it is a blue banner with the text 'seguridad sobre tus ruedas'. The background shows a group of cyclists riding on a path.

CONCLUSIONES

Al desarrollar un sin número de estrategias para la utilización correcta de todos los medios de transporte, especialmente, de los que son más nocivos para la salud y los que no, intentar disminuir su uso o utilizar métodos para reducir sus efectos. Para esto se necesita de políticas por parte del gobierno, actitudes positivas, predisposición, cooperación y aceptación de los ciudadanos de utilizar la bicicleta o simplemente ir a pie a cualquier lado que se dirija.

Además, la promoción de la bicicleta es muy importante, ya que se debe implementar estrategias y comunicar correctamente para transmitir un mensaje positivo. Aunque el Ciclopaseo ha sido una forma de difundir el uso de la bicicleta, esta actividad es recreacional. Pero de alguna forma se intenta que las personas adquieran un gusto por la bicicleta y de poco a poco salgan hacer sus actividades diarias en ésta.

En nuestra ciudad, se están tomando medidas en el asunto como la construcción de la ciclovía y otros espacios para realizar este tipo de actividades, unificando de cierta forma a toda la ciudad sin tener límites.

BIBLIOGRAFÍA

Europe by bike. Medio ambiente.

http://www.europebybike.org/viajes_en_bici_por_europa/calentamiento-global.html

Europe by bike. Bici vs coche.

http://www.europebybike.org/viajes_en_bici_por_europa/desarrollo-sostenible.html

La Hora. Hoy el "Día Mundial sin Auto. Septiembre 22, 2010

http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101021611/-1/Hoy_el_%27D%C3%ADA_Mundial_sin_Auto%27.html

Equipo Recicleta. "22 de Septiembre, Día Mundial Sin Autos. Recicleta estará ahí". Septiembre 15, 2010.

<http://www.recicleta.cl/content/view/996572/22-de-Septiembre-Dia-Mundial-Sin-Autos-Recicleta-estara-ahi.html>

La Hora. "América Latina mejora en energías renovables". Planeta. Julio, 13 del 2011.

<http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101171596>

Robles, Marco. "Reverdeciendo las Políticas Públicas". HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE EN QUITO. Febrero 2010. Pag 1-20.

<http://www.ciclopolis.ec/descargas/hacia%20una%20movilidad%20sustentable%20en%20Quito.pdf>

BÜHRMANN, SEBASTIEN (2008). New Seamless Mobility Services. Public Bicycles. Niches Consortium & European Commission.

CARAVACA, C. (2004). Calles más seguras para los niños. Semana Europea de la Movilidad. Septiembre 16-22, 2004. Comisión Europea de Medio Ambiente, Octubre 2004. Bruselas.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (2009). Caminos para el futuro. Gestión de la infraestructura en América Latina.

GERENCIA DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD (2008). Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2008-2025. Documento de trabajo para discusión.

INSTITUTO DE LA CIUDAD (2009). Quito un caleidoscopio de percepciones. Midiendo la calidad de vida.

CORPORACIÓN PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE AIRE DE QUITO (2008). Informe anual 2008. La calidad del aire en Quito.

ASOCIACIÓN DE PEATONES DE QUITO. s.f. Observaciones al borrador del Plan Maestro de Movilidad.

FIETSBERAAD (2006). Continuous and integral: the cycling policies of Groningen and other European cycling cities. Fietsberaad Publication # 7. Netherlands.

HURTADO, D. (2007). ¿Ciudadanos o Ciudad-autos? Problemas del uso irracional del automóvil. Centro de Investigaciones Ciudad.

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (2009). Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa. Unidad de nutrición, estilos de vida saludables y enfermedades no transmisibles. La Vía RecreActiva de Guadalajara, Facultades de Medicina e Ingeniería de la Universidad de los Andes, Bogotá Colombia, Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades 2009.

MERALLO GRANDE, JUAN (2007). Hacia una movilidad auténticamente sostenible: combinación de la bicicleta con el transporte colectivo. CONBICI, Coordinadora en Defensa de la Bicicleta. Guadalajara, España.

MERALLO, J. (2008). Bicicleta: Ámbito Institucional y Ciudadano. Ponencia presentada en la Semana de la Bicicleta de Bogotá. Julio 2008. Bogotá, Colombia.

MINISTRY FOR TRANSPORT OF IRELAND (2009). Ireland's First National Cycle Policy Framework. Ireland, United Kingdom.

WELLINGTON CITY COUNCIL (2008). Cycling Policy. Noviembre (2008). Wellington, Nueva Zelanda.

WORLD BUSSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (2004). Mobility for development.

WORLD BUSSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (2009). Mobility 2030. Meeting the challenges to sustainability.

Hoy.com.ec. "Un capitán es seducido por la TV". Cultura.

<http://www.hoy.com.ec/wphoy-imprimir.php?id=273605>

Top Multimedia. "No más corazones azules: Una campaña con sentido social". Noviembre 8, 2007.

http://www.interactive.net.ec/reportajes/no_mas_corazones_azules_una_campana_con_sentido_social.html

Policía Nacional del Ecuador. "Policía Nacional impulsa campaña "Ruta del Cóndor" que busca disminuir accidentes en motocicleta". Noticias.

[http://www.policiaecuador.gov.ec/index.php?id=112&tx_ttnews\[tt_news\]=775&cHash=1d926cbffd43ac0cecc78551ce51248b](http://www.policiaecuador.gov.ec/index.php?id=112&tx_ttnews[tt_news]=775&cHash=1d926cbffd43ac0cecc78551ce51248b)

"Atletas especiales sueñan con Grecia". Deportes. Diciembre 19, 2010

<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/atletas-especiales-suenan-con-grecia-448296.html>