

CULTURA Y SOCIALIZACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD EN BICICLETA DE LA CIUDAD DE MÉXICO





GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL**SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE**

Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental
Dirección de Reforestación Urbana, Parques y Ciclovías
Plaza de la Constitución No. 1, 3er. piso, Col. Centro, Del. Cuauhtémoc, Distrito Federal

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**COORDINACIÓN DE VINCULACIÓN Y PROYECTOS ESPECIALES**

Facultad de Arquitectura
Circuito Interior s/número. Ciudad Universitaria, Del. Coyoacán, Distrito Federal

Asesores:**GEHL ARCHITECTS ApS**

Urban Quality Consultants
Gammel Kongevej 1,4.tv.
DK 1610 Copenhagen V. Dinamarca

CULTURA Y SOCIALIZACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

ESTRATEGIA de MOVILIDAD EN BICICLETA de la CIUDAD DE MÉXICO



REBAJASI
SALE!
SOLDES!
SALDOS!
SALDI!
ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ
REBAIXAS!
REBAIXES!
WYPRZED
INDIRING
BEHERAPENAKI
РАСПРОДАЖА!
Bershka

TELCEK

ÍNDICE

- 09 INTRODUCCIÓN
- 12 ESTRATEGIAS GENERALES
- 13 LA ESTRATEGIA DE CULTURA Y USO DE LA BICICLETA
- 16 INICIATIVA 1. ESTRATEGIA POR SECTORES
- 20 INICIATIVA 2. PROGRAMA DE ESCUELAS DE CICLISMO URBANO
- 22 INICIATIVA 3. COMUNICACIONES
- 24 INICIATIVA 4. POLÍTICA PÚBLICA Y CAMBIO CULTURAL
- 26 INICIATIVA 5. EVENTOS Y CELEBRACIONES



INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN



VISIÓN INTEGRAL

Descripción: Es un documento que presenta la visión del Gobierno de la Ciudad de México para impulsar la movilidad en bicicleta, presentando el panorama general de la movilidad urbana y la manera en que la bicicleta contribuya a generar una ciudad equitativa, competitiva y sustentable.

Contenido: Visión, problemática de movilidad, metas y acciones para poner en funcionamiento la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México.



ESTRATEGIA DE MOVILIDAD EN BICICLETA

Descripción: Es un documento que presenta el diagnóstico de movilidad de la ciudad, así como las oportunidades, metas, acciones y prioridades para fomentar la movilidad en bicicleta en el contexto del Distrito Federal.

Contenido: Estrategias, criterios de calidad e interrelación entre los diferentes documentos.



GUÍA DE DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO CICLISTA

Descripción: Es un documento que expone de forma comprensible y pedagógica los principios de diseño y elementos a considerar al diseñar infraestructura y equipamiento ciclista, bajo el modelo establecido para el contexto de la Ciudad de México.

Contenido: Criterios de soluciones para ciclovías, señalización ciclista, paisaje urbano, biciestacionamientos, bicicletas públicas y demás infraestructura y equipamiento ciclista.

El documento de cultura y socialización del uso de la bicicleta corresponde a importantes ejemplos de iniciativas para la inducción del uso de la bicicleta en la ciudad. Contiene elementos de comunicación, promoción, difusión y programas ya existentes para ejecutar por distintas áreas de gobierno.



CULTURA Y SOCIALIZACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

Descripción: Es un documento que expone la necesidad de crear una cultura del uso de la bicicleta para garantizar el éxito de la Estrategia, a través de un abanico de acciones firmes para el fomento de la educación vial, socialización y una conciencia cívica para establecer estilos de vida que integren la bicicleta de forma cotidiana.

Contenido: Estrategias sectoriales, iniciativas concretas, recomendaciones para la comunicación y realización de eventos de promoción.



MEJORES PRÁCTICAS DE MOVILIDAD EN BICICLETA

Descripción: Es un documento que sintetiza las experiencias exitosas en distintas ciudades del mundo respecto a la infraestructura y promoción para la movilidad en bicicleta, que sirvieron como referencia para el desarrollo de la presente Estrategia.

Contenido: Múltiples ejemplos exitosos en diversas ciudades del mundo han logrado recuperar el espacio público y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, a través de iniciativas vanguardistas de movilidad en bicicleta.



MONITOREO Y EVALUACIÓN CICLISTA

Descripción: Es un documento que establece la metodología de monitoreo y evaluación de iniciativas para el impulso de la bicicleta, con el fin de instituir un mecanismo adecuado para el seguimiento de las metas de la presente Estrategia.

Contenido: Métodos de conteo ciclista, monitoreo, evaluación y análisis sugeridos.

ESTRATEGIAS GENERALES

IMPLEMENTACIÓN DE UNA CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE MÉXICO
 Un modelo para la ciudad que integre las mejores experiencias globales a las condiciones particulares y locales



INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Para trayectos de
 + 10 min. caminando
 y 4 km en bicicleta

INTEGRAR LA BICICLETA A LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

Desde orígenes a
 + 10 min. caminando
 - 15 min. en bicicleta

ACCESO A BICICLETAS

A destinos
 + 10 min. caminando
 - 15 min. en bicicleta

CULTURA Y SOCIALIZACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

- Ciclovías
- Zonas de tránsito calmado
- Carril Bus-bici
- Ciclo carril

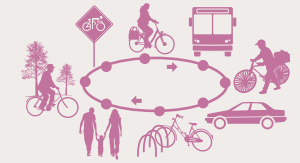
- Biciestacionamientos
- Accesibilidad de la bicicleta al transporte público

- Bicicletas públicas
- Bicicletas de renta

- Estrategia por sectores
- Escuelas de ciclismo urbano
- Comunicaciones
- Política pública y cambio cultural
- Eventos y celebraciones



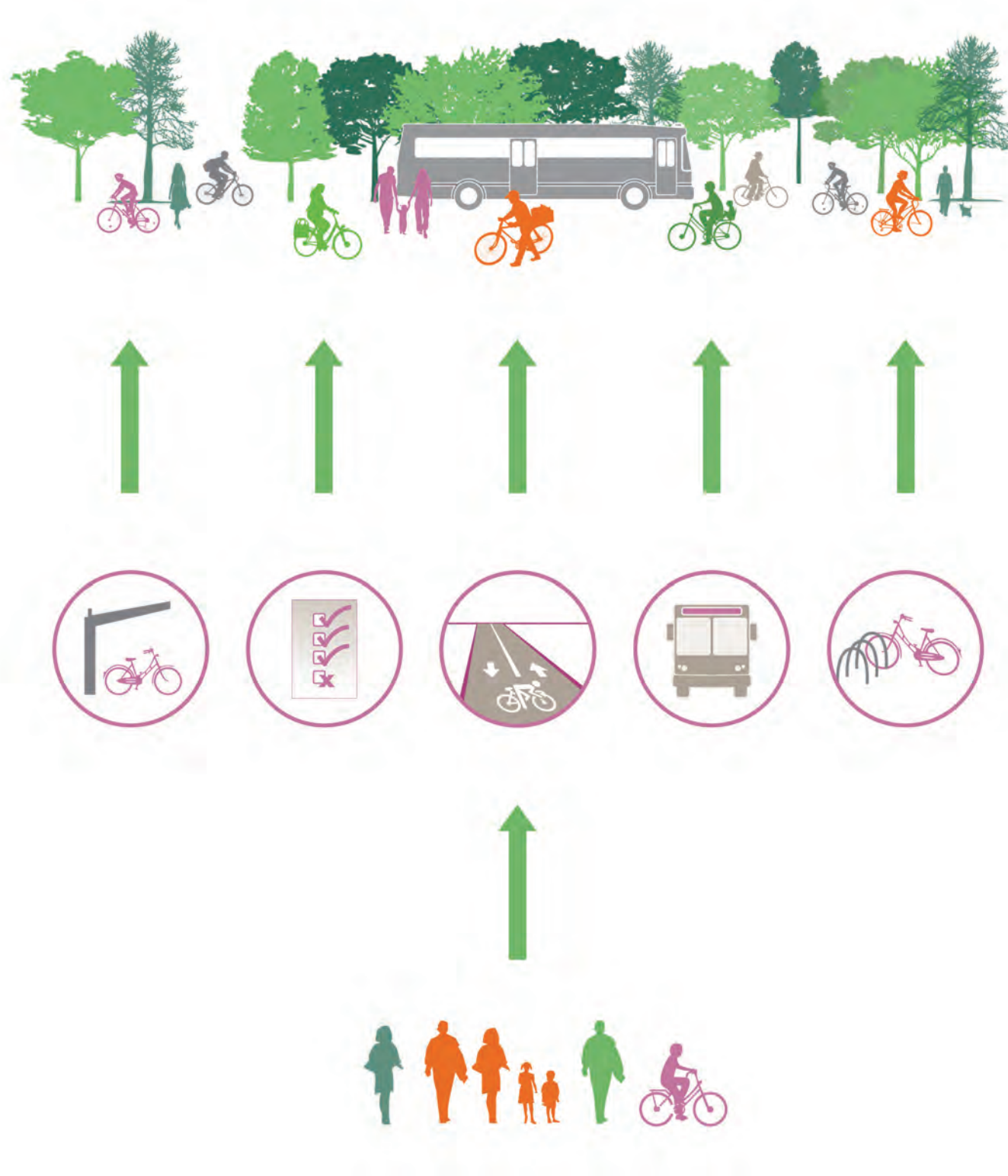
LA ESTRATEGIA DE CULTURA Y USO DE LA BICICLETA



CREAR UNA CULTURA DEL USO DE LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

En todas las sociedades existe rechazo al cambio, a lo nuevo, a lo diferente. Cuando en Copenhague, Dinamarca, se propuso crear la primera calle peatonal hace cuatro décadas, la gente se opuso airadamente. Las razones utilizadas eran muy variadas: que tenían muchos automóviles, que el clima era muy malo, pues era frío en invierno, caliente en verano y llovía mucho. Sin embargo, el argumento más frecuente era que el uso del espacio público y el caminar no formaba parte de su cultura: “Eso es para los italianos, nosotros somos daneses”. No obstante lo anterior, en la actualidad parecería que los habitantes de Copenhague, “son más italianos que los mismos italianos” y sus calles peatonales son muy exitosas.

Razones similares se esgrimían en contra del uso de la bicicleta en ciudades como Berlín, y ahora más de 10% la usa como medio de transporte; lo mismo ocurrió en Bogotá, que pasó en sólo cinco años de 0.4% a 5%. Otro ejemplo es Portland, donde el uso de la bicicleta se ubicaba en 1% y subió a 5% en el mismo período.





La Ciudad de México es un lugar ideal para promover el uso de la bicicleta. La topografía es relativamente plana, el clima es agradable todo el año, especialmente a las horas de ir y regresar del trabajo, y además existe una conciencia respecto a varios problemas sociales para los cuales el uso de la bicicleta puede ser parte de la solución:

- Epidemia de obesidad (segundo mayor índice en todo el mundo)
- Congestión vehicular
- Calentamiento global
- Contaminación ambiental
- Crisis económica

Al mismo tiempo que existe conciencia de estos problemas, se percibe un gran deseo por progresar, por mejorar la calidad de vida de todos, por tener una ciudad competitiva en el ámbito mundial. Hay conocimiento del éxito de las bicicletas públicas en París, del avance en construcción de ciclovías en Nueva York y del uso masivo de la bicicleta en ciudades reconocidas internacionalmente por su alta calidad de vida como son Copenhague, Ámsterdam y Portland.



Sin embargo, al igual que en la mayoría de países en desarrollo, el automóvil sigue siendo un símbolo de estatus, al cual aspiran la mayoría de los ciudadanos, aun los que realmente no tienen mayor posibilidad de lograrlo. El sistema actual de movilidad de la Ciudad de México ha sido desarrollado en función de satisfacer al usuario de automóvil particular.

Promover el uso de la bicicleta encontrará fuertes barreras. Por un lado, para construir ciclovías seguras por toda la ciudad, implicará que en algunos casos se eliminen estacionamientos de automóviles, en otros, que se supriman carriles que hoy son usados por automóviles o al menos disminuir su ancho. Esto generará resistencia de muchos usuarios actuales y “potenciales” del automóvil, incluyendo poderosos medios de comunicación.

Por otro lado, el uso mismo de la bicicleta requerirá más que la construcción de una infraestructura adecuada, la cual es un requisito indispensable pero no suficiente. Es necesario educar, promover, comunicar claramente los beneficios. Esto requiere la inversión de recursos económicos y del apoyo de la clase dirigente, especialmente en el sector público.

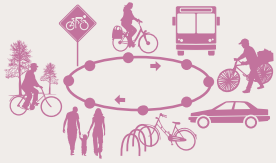


A continuación se presentan estrategias y acciones que deben acompañar al proyecto de infraestructura ciclista en la Ciudad de México. Si bien es cierto que la campaña para promover el uso de la bicicleta no requiere de los mismos recursos que las obras mismas, es igualmente válido que necesite una atención similar o mayor y de una inversión que puede oscilar entre 10 y 20% de la inversión en infraestructura, dependiendo del nivel de culturización de la sociedad. La experiencia internacional muestra que en los primeros años la inversión para promover la cultura de la bicicleta debe ser superior a 10% del presupuesto para infraestructura. Posteriormente, aun cuando no se estén construyendo más ciclovías, es necesario mantener un presupuesto grande para promover el uso seguro, incluyendo campañas educativas dirigidas a ciclistas, así como a conductores de automóviles.



ESTRATEGIA POR SECTORES

INICIATIVA 1



La creación de una cultura donde el uso de la bicicleta sea una actividad no cotidiana de parte de un porcentaje significativo de la población, requiere de un cambio en la manera de vivir, en los valores y en los comportamientos.

Es tan grande la tarea, que es indispensable contar con un esfuerzo colectivo multisectorial, para que los beneficios que conlleva que la población se movilice en bicicleta, se alcancen tanto de manera individual como colectiva.

Entre otros beneficios se encuentran:

- Mejor salud pública y personal
- Disminución de congestión de tránsito vehicular
- Aire más puro, mejoras en el medio ambiente
- Fortalecimiento de las comunidades, mayor seguridad
- Crecimiento económico, incremento del turismo

A continuación se presentan algunos ejemplos de las acciones que se requiere de cada uno de los sectores.

SALUD PÚBLICA



- Colaborar con programas de salud ya establecidos
- Incluir la bicicleta en programas de beneficios a la salud
- Integración institucional de proyectos afines
- Campañas de difusión en relación con la bicicleta
- Educar en beneficios a la salud integral: física, mental y emocional

TURISMO



- Visitas guiadas en bicicletas a centros culturales, monumentos y museos
- Promoción del sector hotelero, recorridos en bicicleta a sitios de interés. Facilitar bicicletas a huéspedes
- Promoción en el extranjero como ciudad amigable al uso de la bicicleta
- Invitar a deportistas nacionales e internacionales
- Organización de competencias nacionales e internacionales: triatlón, actividades diversas para el uso de la bicicleta. Llamar la atención acerca del uso tanto recreativo como de transporte
- Creación de programas para involucrar turismo nacional en primera instancia: noche de primavera, carnavales, recorridos nocturnos, en fines de semana, en fechas conmemorativas, o en cualquier otro acontecimiento

DESARROLLO ECONÓMICO



- Corredores comerciales alternados con servicios
- Crear conciencia de que el elemento más importante de la competitividad económica es la atracción y retención de la mayor gente dispuesta a cambiar; lo anterior es logrado en ciudades saludables y vibrantes, en las que la bicicleta contribuye de forma importante.
- Enlace del sector privado en las actividades y encuentros de ciclismo urbano
- Invitación al sector privado para que participe en los diversos proyectos apelando a su responsabilidad social
- Promover una estrategia de participación y financiamiento del sector público y gubernamental
- Crear conciencia acerca de que el elemento más importante de la competitividad económica es la atracción y retención de la mejor gente, y eso se logra con ciudades saludables y vibrantes y la bici contribuye a tales fines
- Que los establecimientos provean de estacionamiento para bicicletas, ofreciendo calidad, cantidad y buena ubicación

MEDIO AMBIENTE



- Integración con educación ambiental para que se fomente una conciencia sobre el uso de la bicicleta
- Disminución de contaminación auditiva; la bici no hace ruido
- No usa gasolina ni genera gases contaminantes
- Rescate de espacios públicos para recreación y deporte (fomento al uso de la bicicleta)
- Promover actividades ambientales pero en bicicleta

SEGURIDAD / POLICÍA



- Promover que la gente use los espacios; incrementar la seguridad del espacio público
- Educar a los policías para que respeten y promuevan reglamentos referentes al uso de la bicicleta
- Incrementar sustancialmente las multas a automóviles para garantizar el respeto a ciclistas
- Garantizar la seguridad de los participantes en todas las actividades relacionadas con la bicicleta (recorridos locales, recorridos nocturnos, etcétera)

EDUCACIÓN



No formal

- Programas y actividades itinerantes

Formal

- Integración de la bicicleta a la temática de educación ambiental
- Incluir en el plan de estudios a todos los niveles
- Promoción de actividades extracurriculares donde intervenga toda la comunidad escolar
- Integrar educación vial enfocada a peatones y ciclistas para la obtención de licencias de conducir
- Generación de materiales de referencia y consulta en torno al ciclismo
- Programa de cómo llegar seguro a pie y en bicicleta a las escuelas
- Creación de comités de ciclistas en las escuelas para que busquen e identifiquen las soluciones
- Proveer información gratuita. Incluir programas y actividades con relación a la bicicleta
- Concursos inter-universitarios o actividades en relación con las bicicletas

OBRAS PÚBLICAS



- Cambio de “cultura corporativa”; en todos los proyectos contemplar impacto sobre peatones y ciclistas
- Recuperación de espacios públicos
- Programa de mantenimiento a vialidades
- Iluminación adecuada a ciclistas y peatones
- Modificar corredores urbanos para ciclistas
- Evitar inundaciones en vialidades
- Promover a través de obras el uso de las bicicletas
- Modificar la normatividad y criterios de construcción, teniendo como máxima prioridad el derecho a vivir la ciudad a escala humana y de manera sustentable

DELEGACIONES

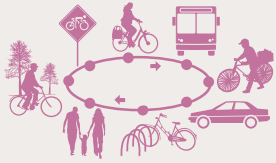


- Actividades culturales en relación con la bicicleta
- Concursos o muestras de fotos, carteles, festivales
- Promover sitios de interés y apoyo en varios niveles
- Trabajo en conjunto con otras delegaciones
- Limpieza de vialidades
- Recorridos en bicicleta
- Mantenimiento a bicicletas
- Préstamo de bicicletas
- Intervenir cruces barriales más peligrosos
- Dotar de servicios al público en sitios de interés y recorridos ciclistas (baños, bebederos, etcétera)
- Trabajar con las escuelas, el comercio, en general con todas las organizaciones, para generar un mayor impacto de promoción, fomento y aceptación



PROGRAMA DE ESCUELAS DE CICLISMO URBANO

INICIATIVA 2



Para llevar a cabo sus objetivos, el proyecto de la Escuela de Ciclismo Urbano ha planeado cinco programas iniciales, con el fin de buscar atención pertinente, permanente y focalizada a niños, jóvenes y adultos en sus entornos cotidianos.

Algunos objetivos adicionales a estos cinco programas, son los siguientes:

- Que se sensibilicen en cuanto al uso de la bicicleta para que sean capaces de promover y practicar los principios del enfoque de ciclismo urbano en sus actividades cotidianas y entre su comunidad (compañeros, hijos, vecinos)
- Que se conozcan y valoren las ventajas del ciclismo urbano (mejora de su calidad de vida en torno a lo que es la movilidad y al uso y aprovechamiento del espacio público), permitiendo identificar y superar sus propias y diversas barreras de valor y aptitud
- Que se identifiquen la posibilidad de desarrollar sus propias rutas y trayectos en bicicleta al trabajo y otros entornos
- Que obtengan los conocimientos y herramientas para practicar responsablemente el ciclismo urbano



EN BICI AL TRABAJO

Programa dirigido a personas mayores de edad en entornos laborales que hayan tenido experiencias de algún tipo de ciclismo (lúdico, recreativo, deportivo u otro), a ciudadanas y ciudadanos que estén interesados en el uso responsable de la bicicleta como alternativa de movilidad al trabajo.

Se puede dividir en dos grupos objetivos, según las distancias: aquellos cuyos trayectos de casa al trabajo sean de menos de 4 km, los cuales seguramente harían en bicicleta en su totalidad. Por otro lado, están las personas que viven más lejos y que podrían combinar la bicicleta con el transporte público en forma multimodal.



EN BICI A LA ESCUELA

Las escuelas han demostrado ser excelentes lugares para promover cambios de comportamiento. Por un lado, los jóvenes están más abiertos a los cambios y, por otro, llevan las enseñanzas a sus hogares. Un ejemplo han sido las campañas en contra del cigarrillo, así como las campañas ambientales. Una vez que el estudiante está convencido del tema, se vuelve un promotor.

La promoción de la bicicleta en las escuelas tiene circunstancias particulares para tener en cuenta:

- Hay que diferenciar la promoción y uso de acuerdo con las edades
- Se debe educar a todos los estudiantes para entender y usar las vías y la señalización
- Se requieren biciestacionamientos en suficiente cantidad, calidad y especialmente en una buena ubicación a la vista de mucha gente para evitar vandalismo y robos
- Se debe organizar apoyo de voluntarios adultos en todas las intersecciones peligrosas en las rutas a las escuelas
- Hay que disminuir la velocidad máxima de los coches en zonas escolares a menos de 30 km/hora
- En general, los recorridos van a ser cortos, menos de 4 kilómetros, y la totalidad de ellos, desde el hogar hasta la escuela, va a ser en bicicleta.



EN BICI EN VACACIONES

Este programa tiene muchas similitudes con el anterior, En Bici a la Escuela, ya que los principales beneficiados son los estudiantes. Sin embargo, éste se enfoca en el periodo de vacaciones, ya sea en temporada corta como los fines de semana o largas, al concluir el año escolar.

Se propone utilizar el ambiente relajado y alegre que proporciona la temporada de vacaciones para enseñar las características generales y particulares del ciclismo urbano.

El complemento al programa consiste en organizar recorridos a los puntos de interés de los jóvenes para que la bicicleta sea un medio de transporte a un lugar y de este modo generar el hábito.



EN BICI EN LAS COLONIAS

Existen muchos grupos de personas que no tienen acceso al programa de escuelas ni al de trabajo, ya sea por la edad o por la falta de ocupación u otra característica, como es sentirse más cómodo en un grupo de la colonia.

Esto involucra a otro tipo de grupos comunitarios: ambientalistas, deportivos, religiosos, e individuos interesados en el uso de la bicicleta.

Por un lado, se requiere infraestructura: calles adecuadas, con tráfico calmado y velocidades máximas de los coches inferiores a 30 Km/h y, por otro, los programas de promoción y educación.

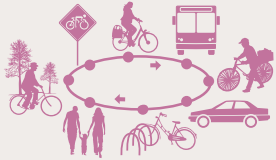


EN BICI A TODAS PARTES

Desde la perspectiva del concepto “En Bici”, se pueden diseñar muchos programas complementarios a la Escuela de Ciclismo Urbano. Lo anterior ofrece múltiples oportunidades que en la medida que avance el programa éstas se multiplicarán llegando a más población.

COMUNICACIONES

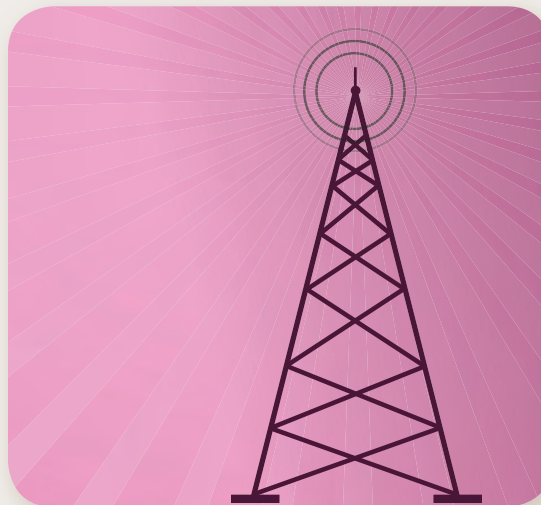
INICIATIVA 3



Las comunicaciones son una herramienta fundamental para crear la cultura del uso de la bicicleta. Debido a sus altos costos y gran impacto, es muy importante tener claro qué se quiere comunicar, cuándo, cómo y dónde. Empresas especializadas como agencias de publicidad pueden colaborar en el cómo y dónde, pero el gobierno debe definir el “qué” se quiere decir.

En general, la efectividad de las comunicaciones depende de la claridad de los objetivos, de la calidad de la creatividad, y de la buena mezcla de medios. Algunas formas de medios a utilizar son los siguientes:

MEDIOS MASIVOS DE COMUNICACIÓN



Son los más conocidos y al mismo tiempo son costosos. Unos ejemplos son la televisión, radio, prensa, revistas e Internet. En muchos casos, si las campañas tienen un claro componente social, se puede lograr que los dueños de los medios contribuyan con publicidad sin ningún costo. Sin embargo, no se debe asumir que va a ser así y por eso se requiere tener presupuesto disponible.

“MEDIOS GRATIS”

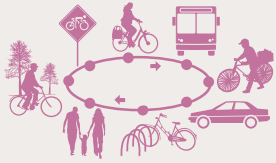


El uso de “medios gratis” ocurre cuando se organizan actividades que por sus características son cubiertas por los medios. Por ejemplo, cuando el Jefe de Gobierno recorre la ciudad en bici, los medios lo quieren cubrir pues “es noticia”. Otro tipo de casos tienen lugar cuando, por ejemplo, en la trama de una telenovela uno de los personajes aparece en bicicleta con su casco puesto, obedeciendo las señales y llegando seguro a su destino.



POLÍTICA PÚBLICA Y CAMBIO CULTURAL

INICIATIVA 4



Para lograr el cambio cultural necesario para el adecuado fomento al uso de la bicicleta en el DF, se requiere que exista claridad en la política pública que ofrezca total unidad de criterio entre lo que se piensa, se dice y se hace.

En algunos casos esto requiere leyes, en otros normas y en otros simplemente directrices del secretario o secretarías de las áreas respectivas. Los siguientes son ejemplos de políticas públicas que fortalecerán el cambio cultural:



Biciestacionamientos seguros en todos los nuevos desarrollos. Debe estar reglamentado para que los desarrolladores se vean obligados a incluirlos con suficiente calidad, cantidad y ubicación.



Prioridad al transporte no-motorizado. El espacio requerido para peatones y ciclistas tendrá prioridad sobre el espacio para coches. Asimismo, deberá estar claramente delimitado.



Disminuir el estacionamiento de coches y hacerlo más costoso. No debe haber estacionamiento gratuito, ya que es subsidiar a la población con mayores posibilidades económicas. Parte de los recursos de estacionamiento debería ir a la promoción del uso de la bicicleta.



Biciestacionamientos en todos los estacionamientos comerciales para automóviles. Debe reglamentarse que un porcentaje de 5 a 10% de las áreas de estacionamiento para autos debe estar habilitada para las bicicletas.



Políticas de “calles completas”. Éstas básicamente dicen que en adelante cualquier calle que se reconstruya o las calles nuevas se deben planear, construir y mantener contemplando las necesidades de los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y coches.



Mejorar y expandir el transporte público como una opción para todos, y así hacer que la intermodalidad sea posible.



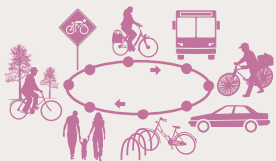
Ofrecer incentivos tributarios para los negocios que promuevan el uso de la bicicleta entre sus trabajadores (financien bicicletas, construyan estacionamientos, etcétera).



Los peatones primero, luego los ciclistas, después los usuarios del transporte público y finalmente los de autos privados. Desde el punto de vista de vulnerabilidad, ese es el orden. Del mismo modo, deben de ser las prioridades de los gobernantes en todos los niveles.

EVENTOS Y CELEBRACIONES

INICIATIVA 5



Los eventos y celebraciones son importantes para llamar la atención en torno al uso de la bicicleta, a las necesidades de mejorar la infraestructura para que cada vez sea más segura y para que los ciudadanos se vinculen al cambio cultural. Hay que tener en cuenta que el gobierno no está en el negocio del entretenimiento, y que el éxito de cada evento o celebración no se mide sólo en la cantidad de participantes sino también en la claridad y efectividad del mensaje. Los eventos y celebraciones son un medio, no un fin; así hay que planearlos y ejecutarlos.

Los siguientes son algunos ejemplos. Sin embargo, con imaginación cada comunidad debe crear múltiples eventos y celebraciones; algunos se llevarán a cabo en el ámbito de la ciudad, otros se gestarán en las delegaciones, mientras que algunos más serán todavía más locales y ocurrirán en una calle o intersección o en una escuela o empresa. Se debe fomentar la creación de éstos y permitir que muchísimos tengan lugar.



MUÉVETE EN BICI

Este ha sido un programa muy exitoso, el cual ha tenido reconocimientos, como fue el premio otorgado por el Centro de Transporte Sustentable México. En el documento de “Mejores prácticas” se presenta un análisis más completo de este magnífico programa que se desarrolla todos los domingos del año. Es importante que por ningún motivo se termine, al contrario, se debe expandir en forma permanente a todos los rincones de la ciudad. Esto facilita que se conecten todos los estratos, zonas geográficas, áreas residenciales con comerciales e industriales. Se debe invertir en la promoción del mismo; la parte operativa es excelente, pero es obvio que más promoción mejoraría los resultados que de por sí ya son positivos.



CICLOTÓN

Este es un complemento al Muévete en Bici. Es un “paseo colectivo” de más de 30 kilómetros un domingo al mes. Es una actividad interesante para llegar a rincones de la ciudad donde todavía no es posible hacerlo en forma semanal. Sin embargo, el objetivo consiste en poder ofrecer el programa Muévete en Bici por toda la ciudad en forma semanal. Es bueno resaltar los beneficios para la salud personal y pública, para el medio ambiente, para la economía y para la promoción del turismo.



SEMANA DE “EN BICI AL TRABAJO”

Puede ser una vez al año o cada semestre. Además, es una manera de promover esta forma de transporte y de recordar a los ciudadanos que el uso de la bicicleta es una opción de movilidad. Obviamente no se trata de que por cinco días del año algunas personas usen la bicicleta, sino que luego de la semana, un mayor número de personas lo continúen haciendo en forma habitual.



SEMANA DE “EN BICI A LA ESCUELA”

Al igual que en el caso de usar la bici para ir al trabajo, esta semana debe servir de promoción para que los estudiantes continúen usando la bicicleta para ir a la escuela. Es ideal celebrarla al inicio del año escolar e incorporar el proceso a otras actividades en las escuelas, como son concursos internos, festivales alrededor de movilidad sustentable, proyectos académicos, y otros similares.

DÍA DE LA BICICLETA

Es otro ejemplo de actividades para resaltar las ventajas de la bicicleta. Se debe celebrar en todas partes, escuelas, empresas, gobierno, vincular a los medios de comunicación, organizar paseos, en general todo lo que contribuya a fortalecer el proceso cultural de la bicicleta.

PROMOVER “LIDERES DE OPINIÓN”

Profesores
Celebridades / intelectuales / deportistas
Funcionarios del gobierno

CONCURSOS MÚLTIPLES

De todos los tamaños y niveles, por delegación, en la ciudad, en una colonia, una calle, etc. Concursos de fotografía, de decoración y artes plásticas, entre otros.

LIDERANDO CON “EL EJEMPLO”

Todas las oficinas de gobierno, incluyendo secretarías, escuelas, centros de salud, etcétera, deberían mostrar a la empresa privada y a las organizaciones comunitarias, así como a los residentes en general, que ellos están liderando el cambio cultural.



