

# RA NK ING

ÍNDICE DE  
cicloCIUDADES™

---

2013

Resumen ejecutivo



## RANKING CICLOCIUDADES

Gracias a la prácticamente nueva tendencia de promoción de políticas públicas para la movilidad no motorizada, las ciudades mexicanas han comenzado a dar los primeros pasos para promover el aumento de viajes en bicicleta. A partir de la publicación del *Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas* Ciclociudades en 2011, y de su entrega formal a 30 gobiernos locales del país, se vuelve indispensable medir el impacto y nivel de avance de estas políticas a favor de la bicicleta.

El *Ranking Ciclociudades* es una herramienta creada para medir este avance mediante indicadores de gestión y desempeño de la política para promover la bicicleta como medio de transporte diseñados con base a los contenidos del manual Ciclociudades. En este primer año, se evalúa el desempeño de las 30 ciudades más pobladas del país, en las que viven 56.3 millones de habitantes, más del 50% de la población del país.

Es así como el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP por sus siglas en inglés) elabora el primer índice Ranking Ciclociudades, la primera base de datos a nivel nacional con información sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en ciudades mexicanas. El índice se actualizará cada año de forma que se pueda medir los avances.



## RESULTADOS POR CIUDAD

Se analizaron las 30 ciudades con mayor población del país a través de una encuesta dirigida a gobiernos y a grupos de la sociedad civil. Algunos de estas ciudades recibieron durante los últimos años el *Manual integral de movilidad ciclista* para ciudades mexicanas por parte de ITDP.

No.	Ciudad	Puntos*	Presupuesto	Capacidad institucional	Monitoreo y evaluación	Promoción y educación	Regulación	Planeación	Intermodalidad	Infraestructura	Uso de la bicicleta	Seguridad vial
1	Ciudad de México	43	5	4	1	9	9	4	5	2	1	3
2	León	36	4	4	2	2	7	6	2	4	4	1
3	Aguascalientes	26	4	1	1	6	5	3	1	2	3	-
4	Guadalajara	25	-	3	-	4	9	3	2	-	2	2
5	Pachuca	20	6	3	-	2	3	2	-	2	-	2
6	Puebla	18	-	2	1	3	6	2	-	1	1	2
7	Saltillo	17	-	2	-	4	7	2	-	2	-	-
8	Hermosillo	15	-	1	-	2	6	2	-	3	1	-
9	Mexicali	15	-	-	1	2	10	1	-	-	-	1
10	Querétaro	14	2	-	-	3	5	2	-	-	-	2
11	Monterrey	14	-	1	-	3	6	2	1	-	-	1
12	Chihuahua	14	3	-	-	2	8	-	-	-	1	-
13	Mérida	14	1	-	-	2	6	1	-	1	-	1
14	Toluca	13	2	1	-	4	4	1	-	-	-	1
15	San Luis Potosí	12	-	-	-	1	7	3	-	1	-	2
16	Oaxaca	11	1	-	-	2	5	1	-	-	-	2
17	Tijuana	11	2	-	-	3	4	1	1	-	-	-
18	Xalapa	11	-	-	-	2	7	1	-	-	-	1
19	Morelia	10	-	-	-	4	2	3	-	-	-	1
20	Torreón	9	-	-	-	-	4	1	-	-	-	4
21	Acapulco	9	1	-	-	2	5	1	-	-	-	-
22	Tuxtla Gutiérrez	8	-	-	-	1	6	1	-	-	-	-
23	Culiacán	8	-	-	-	-	6	-	-	-	-	2
24	Cancún	8	-	-	-	2	3	1	-	-	-	2
25	Veracruz	8	-	-	-	-	6	2	-	-	-	-
26	Juárez	8	-	-	-	-	6	-	-	-	-	2
27	Celaya	8	2	-	-	-	5	-	-	-	-	1
28	Cuernavaca	7	-	-	-	-	5	-	-	-	-	2
29	Villahermosa	6	-	-	-	-	4	-	-	-	-	2
30	Tampico	6	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1

\*máximo 100 puntos

## INDICADORES

● **1. Presupuesto:** El primer paso para la promoción de proyectos ciclistas. Las principales fuentes para financiar proyectos para la bicicleta se encuentran en los fondos federales y partidas afines asignadas dentro del gasto corriente de los gobiernos locales. Los subtemas evaluados son:

- 1.1 Fondos Federales
- 1.2 Inversión por habitante

● **2. Capacidad institucional:** La disponibilidad de un equipo especializado que centralice el conocimiento, la planeación y la implementación de acciones para una estrategia exitosa de promoción de la bicicleta. Se consideran:

- 2.1 Área especializada en movilidad en bicicleta
- 2.2 Capacidad técnica en proyectos de inversión

● **3. Monitoreo y evaluación:** Se requiere de un análisis previo de la movilidad en bicicleta. Los datos como conteos, rutas con origen y destino, el estado actual de vialidades, son insumos básicos para la gestión de la movilidad en bicicleta.

● **4. Promoción y educación:** Son elementos de fácil implementación, que no requieren de gran capital para la puesta en marcha. La participación ciudadana juega un papel muy importante en la aceptación de una cultura del ciclismo urbano.

● **5. Regulación:** El aumento de los usuarios de la bicicleta requiere de un marco legal que permita la convivencia segura con otros medios de transporte, la eliminación de regulaciones que inhiban su uso y la inclusión de criterios cicloincluyentes. Los criterios considerados son:

- 5.1 Circulación
- 5.2 Seguridad
- 5.3 Diseño vial
- 5.4 Aplicación de la ley

● **6. Planeación:** Una vez caracterizada la bicicleta dentro de la estructura urbana, deberá ser incluida dentro de planes y programas que impactan el funcionamiento de la ciudad.

- 6.1 Instrumentos de Planeación
- 6.2 Plan de movilidad en bicicleta
- 6.3 Red de movilidad en bicicleta

● **7. Intermodalidad:** Antes de intervenir vialidades con infraestructura ciclista, brindar facilidades al ciclista para combinar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte:

- 7.1 Biciestacionamientos y transporte público
- 7.2 Sistema de Bicicletas Públicas

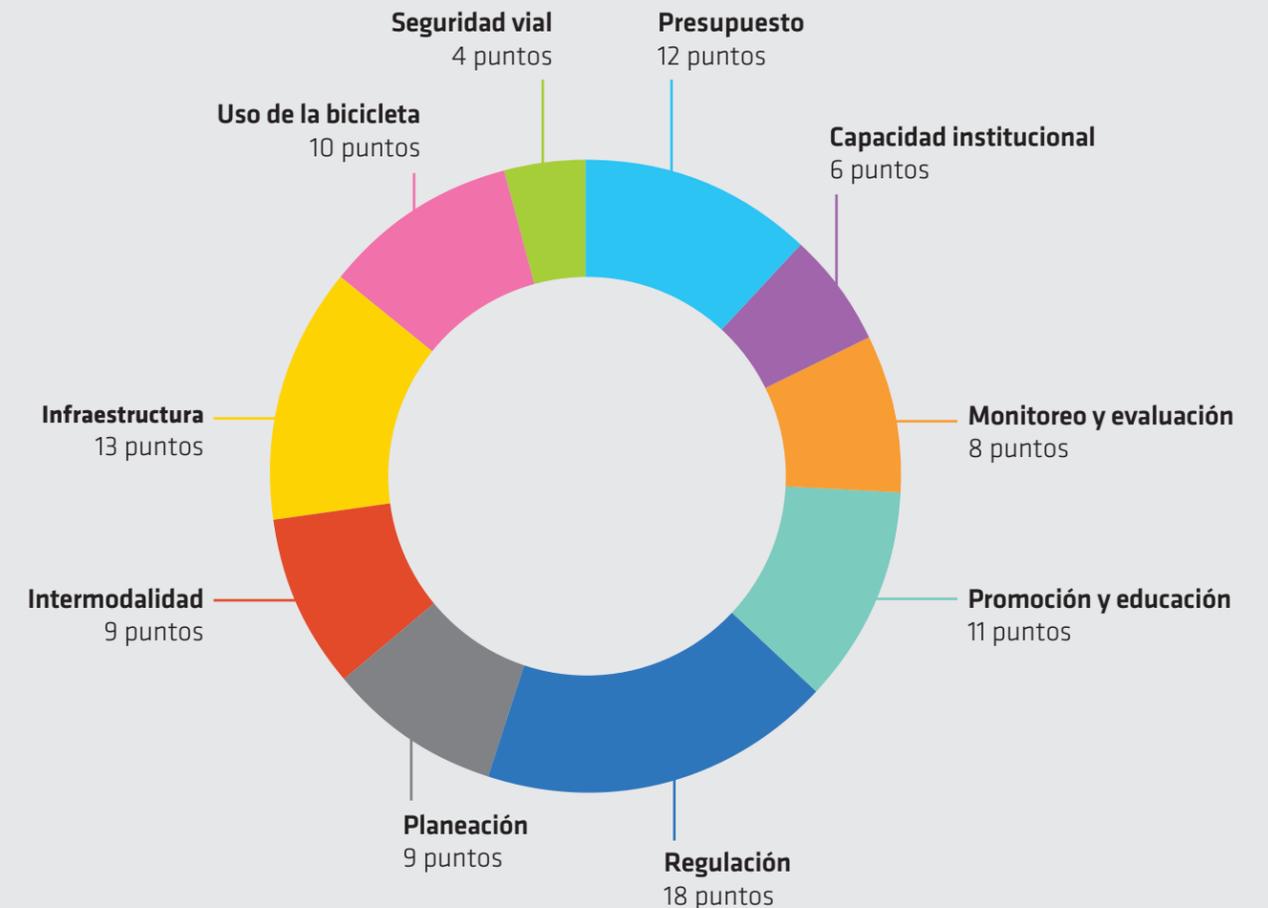
● **8. Infraestructura:** Apostar por infraestructura ciclista de calidad que responda a las necesidades de viaje, cómodas y atractivas, con base en una planeación y con un mantenimiento previsto:

- 8.1 Diseño vial cicloincluyente
- 8.2 Extensión de la infraestructura ciclista urbana

● **9. Uso de la bicicleta:** El principal indicador para medir el aumento de viajes en bicicleta es el reparto modal. Entre los diferentes medios de transporte, aspiramos a que las ciudades en México cuenten con un 5% del total de los viajes en bicicleta.

● **10. Seguridad vial:** Los accidentes o muertes ciclistas son una estadística valiosa, ya que refleja las dificultades reales que enfrentan los usuarios de la bicicleta, así como fallas en la aplicación de la ley y los conflictos ocasionados por una mala planeación e implementación de la infraestructura ciclista.

## DISTRIBUCIÓN DE PUNTOS POR INDICADOR



# TOP 5 RANKING

# 1



## CIUDAD DE MÉXICO

En los últimos años ha implementado los proyectos más vanguardistas coordinados desde la Estrategia de Movilidad en Bicicleta. No solo ha aportado a la incorporación de nuevas tipologías de infraestructura ciclista, ECOBICI, el primer sistema de bicicleta pública automatizado en el país y uno de los más exitosos en el mundo es sin duda un referente para el ciclismo urbano nacional y uno de los elementos que detonaron el uso de la bicicleta. Un cambio cultural gracias a la creación de políticas públicas contundentes a favor de la bicicleta.

# 2



## LEÓN

La ciudad pionera en la planeación de la movilidad sostenible, incorporando la bicicleta dentro de la estructura vial a través de una red de ciclovías, la primera del país. El modelo de ciclovías en León cuenta con más de 90 km de vialidades para el tránsito exclusivo de los ciclistas.

# 3



## AGUASCALIENTES

Es una ciudad con una población de mediana que ha trabajado sobre la planeación, infraestructura ciclista, promoción y educación, regulación y normatividad y una buena coordinación con la sociedad civil, logrando una estrategia efectiva que trabaja de manera integral en la movilidad ciclista.

# 4



## GUADALAJARA

La planeación de la movilidad ciclista con un enfoque metropolitano ha permitido el uso efectivo de la bicicleta como medio de transporte. El trabajo de promoción de numerosos colectivos ciclistas y la implementación de la Vía Recreativa, han colocado a Guadalajara como ciudad ciclista en México y el mundo.

# 5



## PACHUCA

En poco tiempo y gracias a la determinación de promover los viajes en bicicleta, han hecho de Pachuca una ciclo-ciudad emergente. El éxito de las acciones radica en la capacidad del área de obras quienes cuentan con capacidad técnica y presupuestaria para la movilidad ciclista.

## MEJORES PRÁCTICAS

Estas son algunas de las prácticas recomendadas internacionalmente, que se deben tomar en cuenta para incentivar una cultura de ciclismo urbano.

**SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA** La accesibilidad de bicicletas de préstamo es una medida altamente efectiva en el aumento del número de viajes en bicicleta gracias a la flexibilidad que ofrecen a los usuarios y la economía de los viajes comparados con otros sistemas de transporte.

**DISEÑO VIAL CICLOINCLUYENTE** Cuando las calles son concebidas desde la planeación como espacios para todo usuario y formas de transporte, el beneficio es mucho mayor ya que se evitan gastos innecesarios por adaptaciones posteriores.

**ESPACIOS GANADOS PARA LA BICI** La vía recreativa o cierre dominical permite en el lapso de unas horas, que las calles se conviertan en puntos de interés dentro de la ciudad, liberándolas de vehículos motorizados para la convivencia de medios no motorizados. Los asistentes a estos cierres dominicales son usuarios potenciales de la bicicleta como medio de transporte.

**FACILIDAD Y ASISTENCIA A CICLISTAS URBANOS** Las biciestaciones son puntos estratégicos dentro de la ciudad en donde los ciclistas pueden llegar a reparar y estacionar su bicicleta, forman parte del equipamiento público que facilita el desplazamiento de los usuarios de este transporte.

**Coordinación:**

Denahi G. Valdez

**Equipo técnico:**

Hilda Martínez

Jesús Sánchez

Juan Manuel Berdeja

Xavier Treviño

**Fotografías:**

Juan Manuel Berdeja

Alfonso Hernández

IMPLAN León

Julio Mañuecos

Ana Martínez

Urbanismo Positivo

**Edición:**

Verónica Ortiz

Nicole Medgenberg

