

RA NK ING

DE
cicloCIUDADES™

2014

Resumen ejecutivo

Ranking Ciclociudades 2014

Resumen Ejecutivo

Elaborado por:

Kennia Lizeth Aguirre Benítez y G. Alejandra Leal Vallejo

Análisis de información:

Xavier Treviño Theesz

Diseño:

Cítrico Gráfico

Introducción

El Ranking Ciclociudades es una herramienta desarrollada por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP por sus siglas en inglés) para medir la política pública de promoción del uso de la bicicleta en las ciudades a través de indicadores de gestión y desempeño. Se basa en Ciclociudades, un manual integral de movilidad ciclista creado en 2011 por ITDP y la *Interface for Cycling Expertise*, con el apoyo de la Embajada de los Países Bajos.

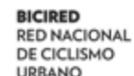
En el Ranking se analizan las 30 ciudades mexicanas con mayor población, lo que representa más del 50% de la población del país. Esta herramienta representa la primera base de datos a nivel nacional con información acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte, fue desarrollado por primera vez en 2013 y ésta es la segunda edición del mismo. El índice se actualizará cada año de forma que se puedan medir los avances en las ciudades.

Antecedentes

En la primera edición del Ranking las cinco ciudades que encabezaron el estudio fueron en primer lugar la Ciudad de México, seguida por León, Aguascalientes, Guadalajara y Pachuca. Los resultados del Ranking 2013 fueron presentados durante el 6to. Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, organizado por la Red Nacional de Ciclismo Urbano (BICIREN) en la ciudad de Morelia, Michoacán. La premiación a la ciudad de México se llevó a cabo el 12 de noviembre de 2013. El jefe de gobierno del Distrito Federal, Miguel Ángel Mancera, recibió como premio el primer contador ciclista del país, donado por el gobierno danés a la Ciudad de México. Los resultados del Ranking 2014 se presentarán en el 7º Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Durante el último año, el Ranking ha servido para que las ciudades identifiquen todos los elementos de la estrategia de promoción de uso de la bicicleta, así como la situación en la que se encuentran con respecto a otras ciudades. El Ranking reconoce a aquellos gobiernos que han mostrado progreso en sus políticas. Asimismo, fomenta la competencia entre las ciudades, las cuales también llegan a compartir experiencias para impulsar la innovación en la movilidad ciclista de las ciudades.

El objetivo para el siguiente año es compartir y adaptar el Ranking Ciclociudades para evaluar las políticas públicas de promoción del uso de la bicicleta de diferentes ciudades de Latinoamérica.





Metodología

La metodología del Ranking Ciclociudades se basa en una estrategia colaborativa. La información se obtiene mediante el envío por correo electrónico de un cuestionario en línea a la dependencia municipal a cargo de llevar a cabo las políticas de promoción del uso de la bicicleta, en algunos casos se contó con la participación de los gobiernos estatales. Se proporcionó el link de acceso al cuestionario, así como el mismo en formato .PDF para poder tener una referencia antes de acceder al enlace. Se mantuvo comunicación a través de correos electrónicos y vía telefónica con las dependencias de gobierno.

Por otro lado, con la ayuda de la Red Nacional de Ciclismo Urbano (BICIREN), se realizó el envío del cuestionario a los representantes de los colectivos ciclistas de cada una de las zonas metropolitanas, con el objetivo de contar con información directamente de quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte. En la mayoría de los casos, los grupos ciclistas cuentan con una trayectoria de varios años, que trasciende el tiempo que dura una administración de gobierno, por lo que la información que proveen es de mucha utilidad.

En ambos casos se acordó un plazo de respuesta y se solicitó enviar los anexos correspondientes al correo contacto@ciclociudades.mx, con la finalidad de que se proporcionara información a detalle, así como evidencia de las respuestas dadas al cuestionario. Una vez contestada la encuesta, automáticamente se actualizan las respuestas en un formato de excel en línea.

De esta manera es posible analizar la perspectiva de ambos actores, imprescindibles en la promoción de políticas para la movilidad no motorizada en ciudades mexicanas. Asimismo, sirve como mecanismo de control al procesar las respuestas.

Posteriormente, el equipo de ITDP realizó un análisis de las respuestas, donde también se utilizaron fuentes como las páginas de internet del gobierno, boletines de prensa, redes sociales del gobierno y notas del periódico. Con esta información y con base en los criterios establecidos en el Manual Ciclociudades, se proporciona una puntuación para cada uno de los indicadores.

Indicadores

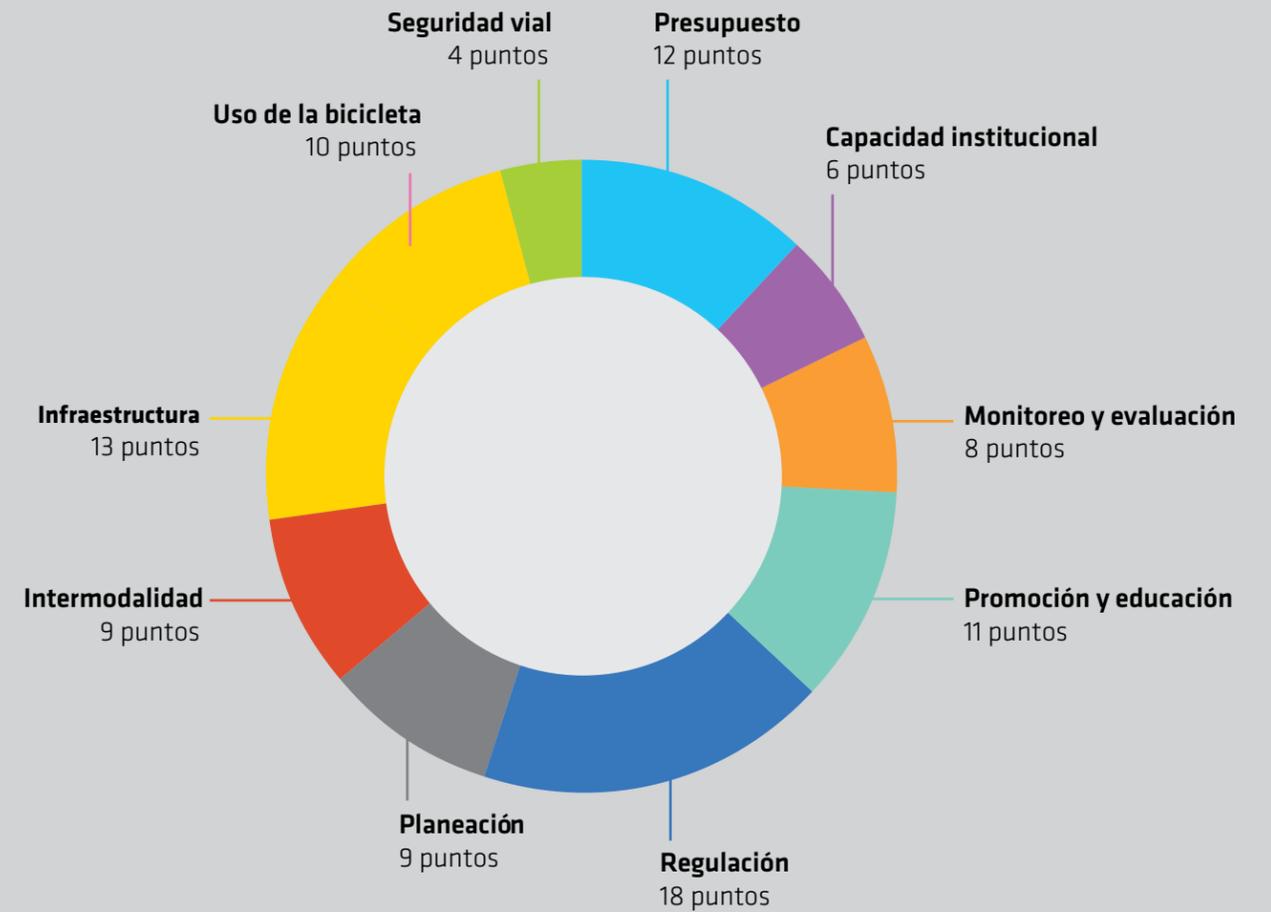
En el Ranking Ciclociudades las zonas metropolitanas son evaluadas con base en diez indicadores que describen el proceso necesario para la implementación de la política pública de promoción del uso de la bicicleta. Los indicadores se establecieron en orden cronológico, además se les da una ponderación de acuerdo al impac-

to que tienen en la política pública. Para esta segunda edición se llevaron a cabo mínimos ajustes con respecto a la primera, los resultados siguen siendo comparables.

A continuación se enlistan los indicadores mencionados:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Presupuesto: Se refiere al monto de los tres últimos años de inversión asignado a la movilidad en bicicleta y su procedencia. 2. Capacidad institucional: Trata del área o departamento encargado de las políticas para la movilidad en bicicleta que asegure el seguimiento y efectividad del programa a nivel municipal y metropolitano. 3. Monitoreo y evaluación: Existencia de mecanismos para el monitoreo y la evaluación del impacto de los programas de promoción del uso de la bicicleta en el aumento del número de usuarios. 4. Promoción y educación: Acciones promovidas por la ciudad para la aceptación de la bicicleta como medio de transporte, incluye aspectos como la capacitación y educación, así como campañas de comunicación masiva que fomenten su uso. 5. Regulación: Existencia de normas adecuadas para la circulación de ciclistas, incluyendo normas en el diseño vial. Se considera también la eficacia mediante la aplicación de la ley. | <ul style="list-style-type: none"> 6. Planeación: Políticas públicas para la movilidad en bicicleta respaldadas en documentos rectores oficiales que contemplen la coordinación interinstitucional, así como entre municipios y estado. 7. Intermodalidad: Se refiere a la disponibilidad de biciestacionamientos y la cercanía con otros sistemas de transporte público, así como a la existencia de un sistema de bicicletas públicas. 8. Infraestructura: Medición de la totalidad de kilómetros de infraestructura ciclista existente, así como de la calidad de la misma, y la implementación de estrategias para un diseño vial cicloinclusivo. 9. Uso de la bicicleta: Porcentaje de viajes hechos en bicicleta, reflejados en el reparo modal. 10. Seguridad vial: Se evalúa el nivel de seguridad vial a través de los índices de mortalidad ciclista por hechos viales. |
|---|--|

Indicadores

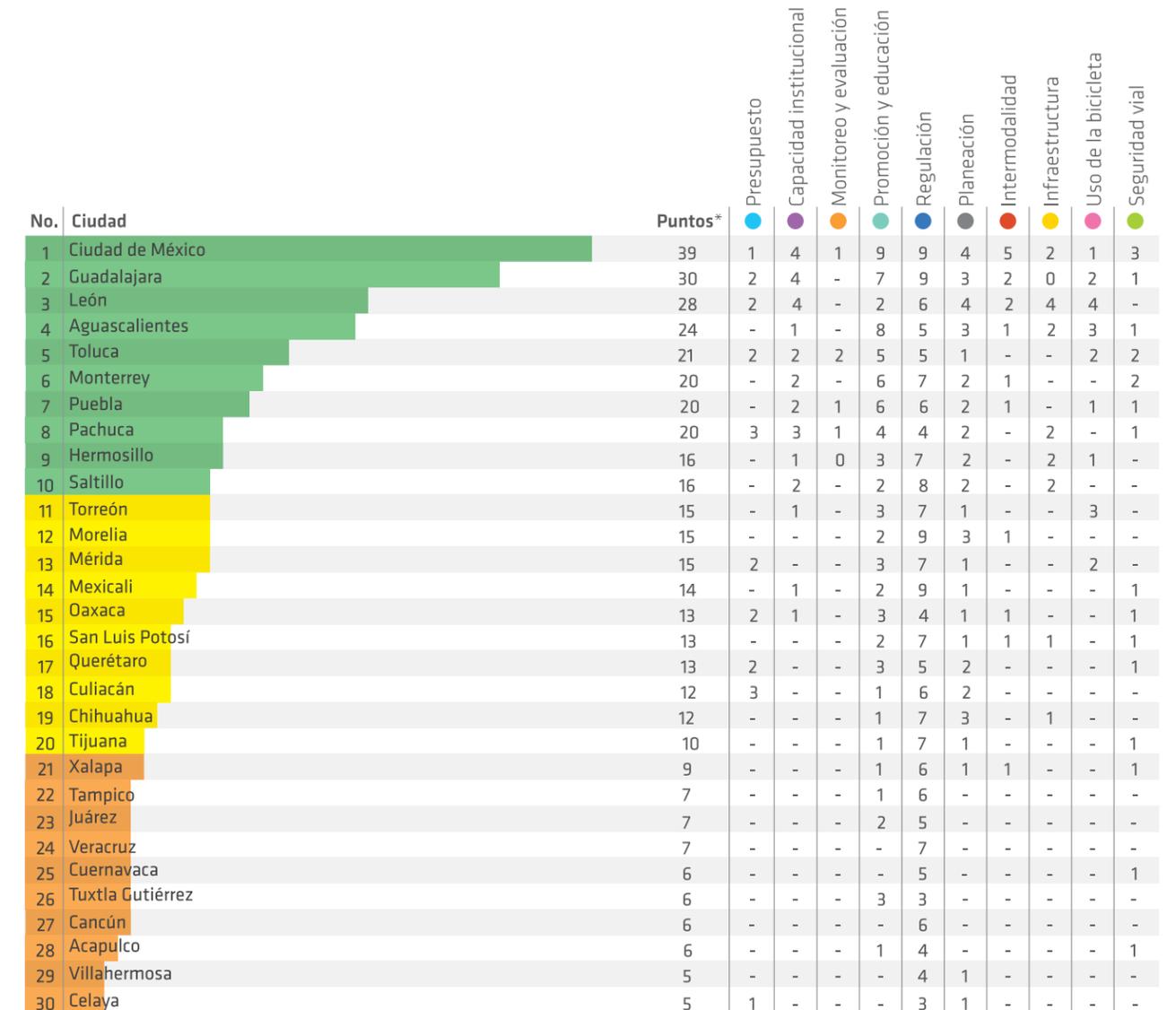


Cada indicador cuenta con distintos elementos que en la siguiente tabla se describen.

Tabla 1. Ponderación por indicador para el Ranking Ciclocidades

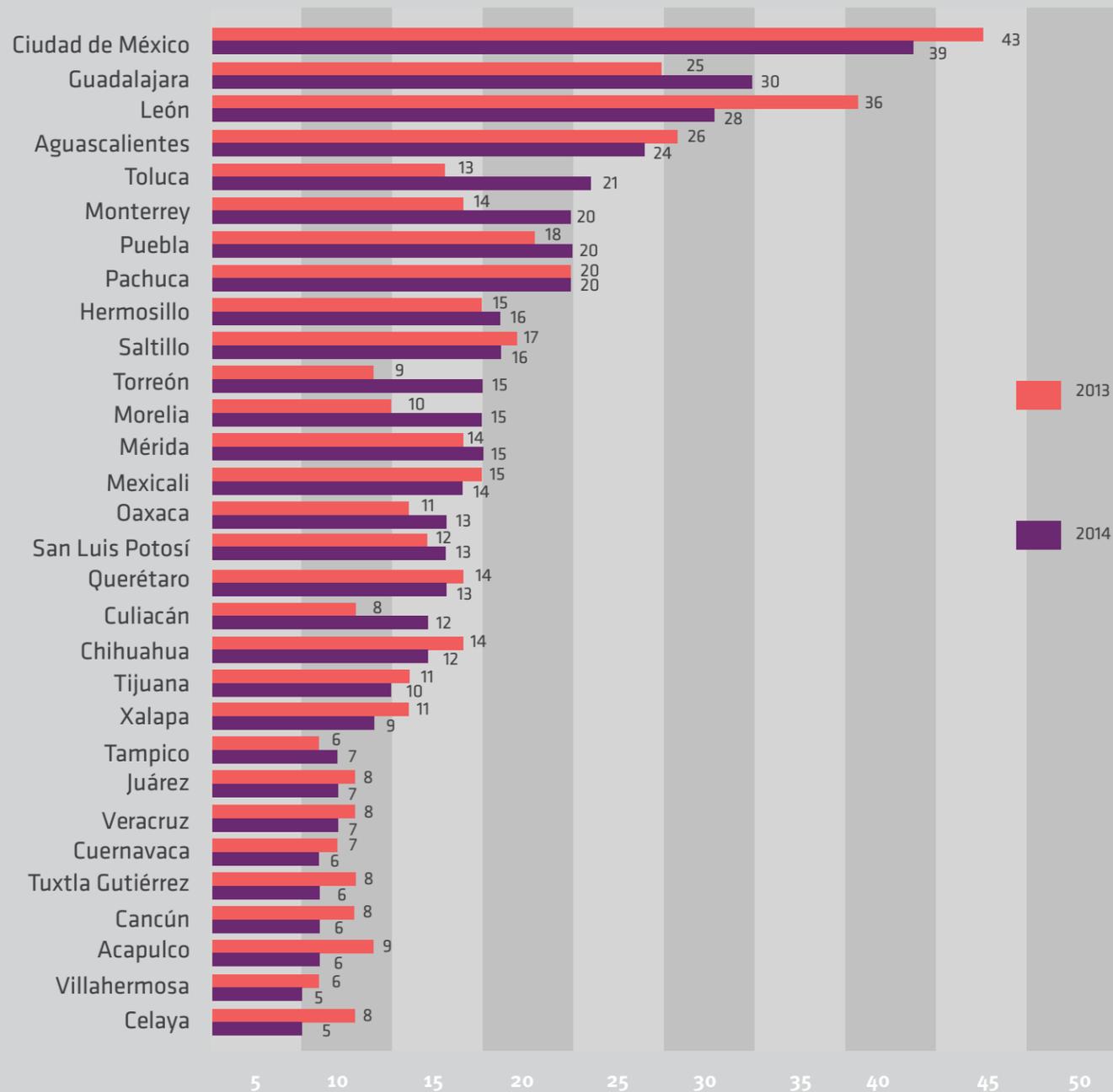
Indicador	Distribución	Puntaje por indicador
1. Presupuesto	1.1 Fondos federales invertidos en movilidad en bicicleta 1.2 Inversión por habitante	6 6 12
2. Capacidad institucional	2.1 Área especializada en movilidad en bicicleta 2.2 Capacidad técnica en proyectos de inversión	3 3 6
3. Monitoreo y evaluación	3.1 Monitoreo 3.2 Evaluación	6 2 8
4. Educación y Promoción	4.1 Educación 4.2 Promoción	4 7 11
5. Regulación	5.1 Circulación 5.2 Seguridad 5.3 Diseño vial 5.4 Aplicación de la ley	6 5 4 3 18
6. Planeación	6.1 Presencia de la Movilidad en Planes y Programas 6.2 Plan de Movilidad en Bicicleta 6.3 Red de Movilidad en Bicicleta	3 3 3 9
7. Intermodalidad	7.1 Biciestacionamientos y transporte público 7.2 Sistema de Bicicleta Pública	4 5 9
8. Infraestructura ciclista	8.1 Diseño vial ciclo incluyente 8.2 Extensión de la infraestructura ciclista urbana	5 8 13
9. Participación modal	9. Porcentaje de reparto modal	10 10
10. Accidentes	10. Tasa de mortalidad de ciclistas por 100,000 habitantes	4 4

Principales resultados

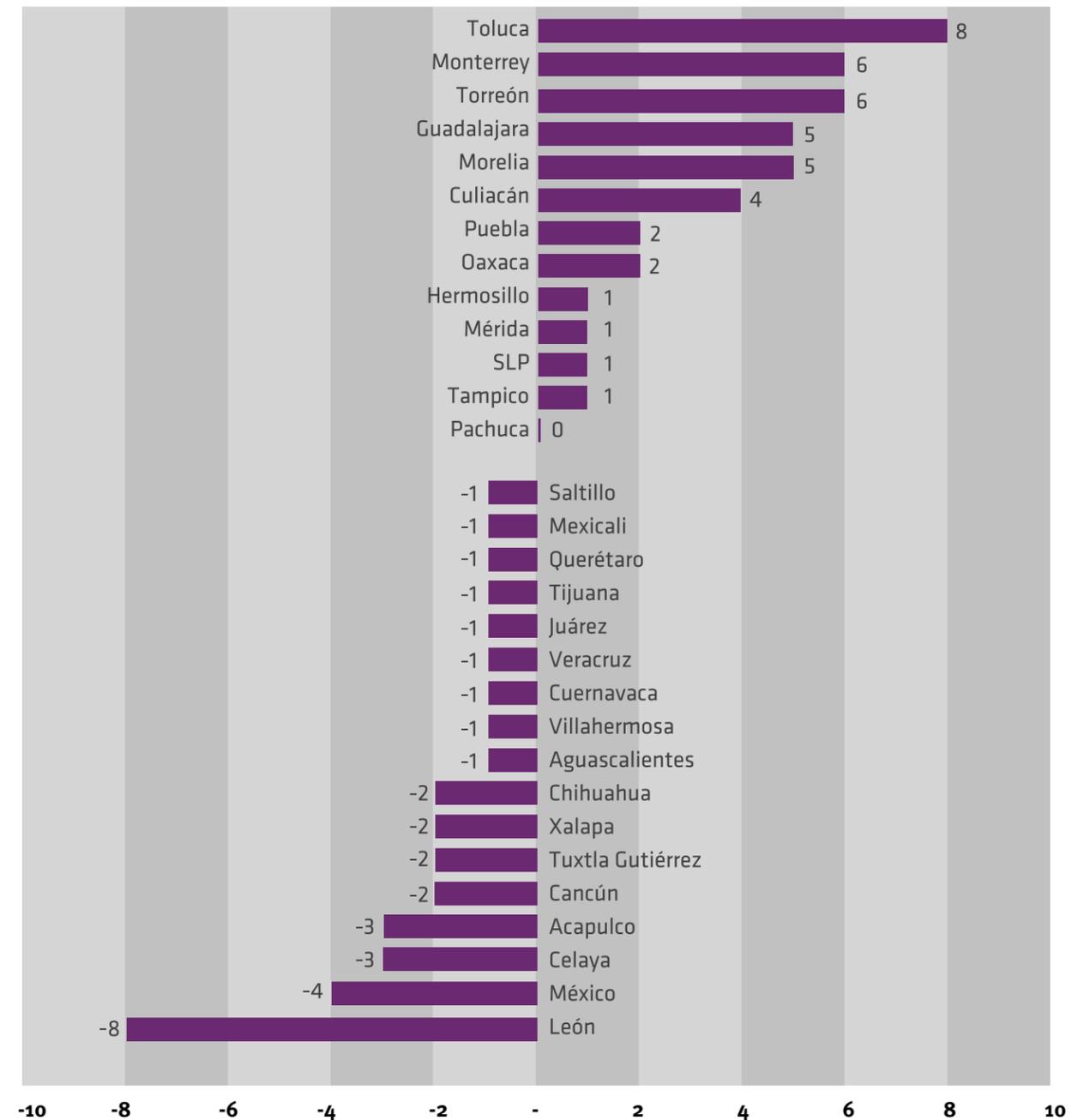


*máximo 100 puntos

Comparativa de Resultados del Ranking 2013 y 2014



Zonas metropolitanas según el aumento o decremento en puntos del Ranking de 2013 a 2014





Hallazgos

Uno de los objetivos del Ranking Ciclociudades es incentivar a las ciudades mexicanas a que progresen año con año en su política de promoción del uso de la bicicleta, demostrando sus fortalezas y oportunidades de mejora. En esta edición 2014, el promedio del puntaje total se sitúa en 14.3 puntos, mientras que en 2013 fue de 14.1 puntos, lo que representa tan sólo 0.2 puntos de progreso, esto se refleja en diferentes aspectos que a continuación se describen.

El presupuesto es un indicador medular en el desarrollo de las Ciclociudades, es fundamental que los gobiernos destinen recursos para la movilidad ciclista, dejando de invertir la gran mayoría de éstos en infraestructura para automóvil y asegurando la inversión en metrópolis de escala humana. Ciudades como León, Mérida y San Luis Potosí han destinado un porcentaje relativamente mayor de sus Fondos Federales a la Movilidad en bicicleta durante los últimos tres años, sin embargo las ciudades mexicanas invierten en promedio 3.2 pesos mexicanos por habitante, mientras que se considera que la inversión ideal es de al menos 300 pesos por habitante, es decir cien veces más. El presupuesto no sólo se debe destinar a la implementación de infraestructura ciclista, sino que debe considerarse para otros componentes como sistemas de monitoreo, actividades de promoción y elaboración de planes y estudios.

Es necesario contar con una entidad responsable de la ejecución de las estrategias, es decir, se debe contar con capacidad institucional. En la mayoría de las ciudades los encargados de esta función son los Institutos Municipales de Planeación, sin embargo, se carece de una agencia específica, a excepción de casos como el de Guadalajara, donde se cuenta con una dirección de movilidad no motorizada en el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Posteriormente, se debe tener un diagnóstico, es decir, un panorama de la situación actual que se desea mejorar. Las ciudades mexicanas carecen de sistemas de monitoreo y evaluación. Tan sólo 13% de éstas implementa aforos ciclistas y menos del 5% tiene un sistema de información de accidentes que registre a ciclistas. De igual manera, todas carecen de un sistema de información del estado de la infraestructura ciclista, de Encuestas Origen Destino actualizadas, de informe y evaluación anual de la movilidad en bicicleta o de indicadores de desempeño.

Los principales avances en esta edición del ranking se dieron en materia de promoción y educación. Por un lado, en el 83% de las ciudades estudiadas existe un colectivo ciclista, actor fundamental en la participación ciudadana e implementación de las políticas públicas. En el último año, el 23% de las ciudades llevaron a cabo por lo menos una campaña para la promoción del uso de la bicicleta, mientras que el 20% impartió talleres de ciclismo urbano a través del gobierno y en coordinación con los colectivos ciclistas. Además, el uso de la bicicleta por parte funcionarios públicos ha aumentado, ahora en al menos 6 ciudades este es el caso.

Para el caso de regulación, se tuvieron reformas a las leyes y reglamentos de tránsito y vialidad en las ciudades de Pachuca, Morelia, Torreón y Toluca, las cuales avanzaron en su puntuación respecto a las normas para los ciclistas. Los elementos que se considera que promueven el uso de la bicicleta son: el reconocimiento de la bicicleta como un vehículo, el poder circular como ciclista en un carril, así como en vías principales, la no obligatoriedad del casco, que no existan sanciones económicas a los ciclistas, etc.

Un plan de movilidad ciclista debe contar con objetivos claros y precisos, acompañados de metas que son medibles y factibles. Para el cumplimiento de los objetivos y metas se requieren

acciones que contribuyan a su cumplimiento, es decir estrategias. El 70% de las ciudades analizadas, incluye a la bicicleta de una manera general dentro de los planes de desarrollo urbano, transporte, medio ambiente, infraestructura, transporte y vialidad. No obstante, ninguno de ellos incluye asignación de recursos y tan sólo unos cuantos mencionan a la bicicleta como un medio de transporte, el resto la visualiza como medio de recreación. En ocasiones se incluyen metas y objetivos, pero no cuentan con plazos ni estrategias.

En cuanto a la intermodalidad, un elemento que ha probado promoverla en distintas ciudades del mundo es la disponibilidad de un Sistema de Bicicleta Pública. Actualmente sólo la Ciudad de México cuenta con Ecobici, el cual consta de 273 estaciones, 3,715 bicicletas y se realizan 1,500 viajes diarios. En Puebla se implementó un proyecto piloto de 6 estaciones, 81 bicicletas y 176 viajes diarios. El interés por establecer esta práctica ha despertado en otras ciudades como Guadalajara, Toluca, San Pedro Garza García y León.

Otra acción que aporta a la intermodalidad es el establecimiento de biciestacionamientos masivos y en la vía pública, puesto que representan un lugar de resguardo para los vehículos no motorizados. En el último año se inauguró en Ciudad de México el biciestacionamiento en la estación Pantitlán con una capacidad de 416 bicicletas. Por otro lado, el 27% de las ciudades evaluadas implementaron biciestacionamientos en la vía pública. Sin embargo, no se encontró información en ninguna ciudad respecto a la difusión de información de bicicletas en el sistema de transporte público.

Uno de los indicadores más tangibles, mas no el único, de la promoción del uso de la bicicleta es la infraestructura. Se tiene un registro nacional de 83.5 kilómetros construidos de infraestructura ciclista durante el 2013, de los cuales el 49% se trata de ciclocarriles, 42% a ciclovía unidireccional y el resto, 9% a ciclovía bidireccional. Es importante señalar que una auditoría sería necesaria, sin embargo, estos datos sirven como referencia y permiten concluir que la mayor inversión se hace en la infraestructura ciclista más económica, pero también la que menos protege al ciclista y la que más está expuesta al deterioro, pues la pintura tiende a desgastarse por factores climatológicos.

La proporción de viajes realizados en bicicleta dentro del reparto modal es un indicador evidente del éxito de la política de promoción del uso de la bicicleta. Sin embargo, solo el 30% de las ciudades analizadas cuentan con este dato. Desatan ciudades como León, Aguascalientes y Torreón.

Para promover la movilidad ciclista es fundamental garantizar la seguridad de quienes se mueven esta forma. Este indicador refleja distintos retos, incluso desde la captura de información. Ninguna de las ciudades presenta un avance sustantivo en la materia, por lo que es necesario tomar en cuenta un enfoque integral que considere además de capacitar a los ciclistas a circular por la calle, el regular la forma en que las calles son diseñadas, así como garantizar la aplicación de la ley.

Agradecimientos

Agradecemos a las siguientes instituciones por su valiosa colaboración para la elaboración de este Ranking 2014.

Organizaciones de la Sociedad Civil

Acapulco Vélo A.C., Acapulco
 Alianza por el Ciclismo y una Ciudad más Humana, Tijuana Bicivilízate Michoacán A.C., Michoacán
 Chihuahua en Bicicleta, Chihuahua
 Ciclo Turixes, Mérida
 Ciclos Urbanos A. C., Culiacán
 Espacios Recreativos, Hermosillo
 Fundación Tláloc, Toluca
 Movilidad Urbana Cancunense, Cancún
 MXLiBiCi, Mexicali
 Pedalea Veracruz, Veracruz
 Physis Ciclovida, Veracruz
 Pueblo Bicyclero, Monterrey
 Puerto Bicyclero, Tampico
 Tuxtla en Bici, Tuxtla Gutiérrez

Instituciones Gubernamentales

Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente Municipal de Xalapa Dirección General de Movilidad de León
 Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco
 Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ciudad Juárez Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali Instituto Municipal de Planeación de Aguascalientes
 Instituto Municipal de Planeación de Chihuahua
 Instituto Municipal de Planeación de Querétaro
 Instituto Municipal de Planeación de San Luis Potosí
 Instituto Municipal de Planeación de Tijuana
 Instituto Municipal de Planeación de Toluca
 Instituto Municipal de Planeación de Tuxtla Gutiérrez
 Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo
 Instituto Municipal de Planeación Urbana de Puebla
 Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia de Monterrey Instituto Municipal de Planeación y Competitividad de Torreón Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal
 Secretaría de Obras Públicas, Desarrollo Urbano, Vivienda y Movilidad de Pachuca



mexico.itdp.org