

Bisi



Presentación
del Índice
Biciamigable
y Diálogo



DE LO
MICRO
A LO
MACRO



SDLM
SemanaDeLaMovilidad

Empujar, Dibujar, Mejorar.
**cómo
vamos**
NUÉVORO LEÓN

**PUEBLO
BICICLETERO
.ORG**

Miércoles 23 de septiembre del 2026

1.

Índice Biciamigable 2026



Índice Biciamigable 2026

El Índice Biciamigable (IB) **reconoce y evalúa las acciones que realizan los municipios** para impulsar una movilidad ciclista segura e inclusiva.

Con este Índice se busca fomentar que las políticas, programas y recursos destinados a la movilidad ciclista respondan a las necesidades y contextos locales, promoviendo una **visión integral de la movilidad ciclista** que valore tanto las grandes obras como las acciones cotidianas y de bajo costo con impacto positivo para la ciudad y nuestra comunidad.



Índice Biciamigable 2026



INFRAESTRUCTURA	Vías ciclistas existentes y rehabilitadas, sistema de bicicleta pública, bici-estacionamientos y cajas bici. Es el bloque de mayor peso en la evaluación, representando hasta un 60% del total.	1. Vías ciclistas existentes 2. Vías ciclistas rehabilitadas 3. Sistema de bici pública 4. Biciestacionamientos 5. Cajas bici	60%
ACCIONES	Programas de fomento al uso de la bicicleta, bici-escuelas y campañas de comunicación. Representa hasta el 20% del total.	6. Programas de fomento 7. Biciescuelas 8. Campañas de comunicación	20%
INSTITUCIONAL	Estrategia municipal de movilidad en bicicleta y existencia de un área responsable de movilidad ciclista. Representa hasta el 20% del total.	9. Estrategia de movilidad 10. Área de movilidad ciclista	20%



Se identifican áreas de oportunidad en general para la aplicación de **conceptos de diseño de infraestructura ciclista:**

- Evidencias que muestran circuitos y no redes conectadas con las calles.
- Señalización incompatible con los tipos de infraestructura, como señales de prioridad a lo largo de ciclocarriles.
- Cajas bici en intersecciones no semaforizadas.
- Señalización confusa que pone en riesgo a las personas ciclistas al dar una falsa sensación de seguridad.

¿Qué nos encontramos?



LA FALTA DE INFORMACIÓN LIMITA CONOCER LOS AVANCES

Solo 6 de 9 municipios entregaron la información necesaria para evaluar su desempeño (tanto metas como datos).

LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA SIGUE SIENDO EL PRINCIPAL REZAGO

Solo Monterrey, Juárez y Santa Catarina acreditaron vías ciclistas existentes, y únicamente Monterrey acreditó vías ciclistas rehabilitadas.

EXISTE UNA BRECHA IMPORTANTE ENTRE LO REPORTADO Y LO ACREDITADO

En 4 de 6 municipios, la cantidad de km o unidades reportadas fue mayor a la que cumplió con los criterios de acreditación, principalmente por evidencia insuficiente o por no cumplir con los criterios técnicos.

LAS METAS POCO AMBICIOSAS LIMITARON EL NIVEL DE EXIGENCIA

Varios municipios establecieron metas de cero o casi cero en indicadores clave, lo que dificulta medir los avances y valorar si los resultados corresponden a lo que necesita la ciudad o no.

LOS MAYORES AVANCES SE CONCENTRAN EN ACCIONES DE FOMENTO E INSTITUCIONALES

Programas de fomento y bici-estacionamientos fueron acreditados por 5 de 6 municipios; cajas bici, áreas de movilidad ciclista y estrategias de movilidad, por 4 de 6. En contraste, campañas de comunicación y bici-escuelas mostraron rezagos importantes.

Evaluación Índice Biciamigable 2026



96.3%

MONTERREY

67.2%

JUÁREZ

51.3%

GUADALUPE

51.1%

SANTA
CATARINA

48.1%

APODACA

25.5%

GARCÍA

Sin Datos

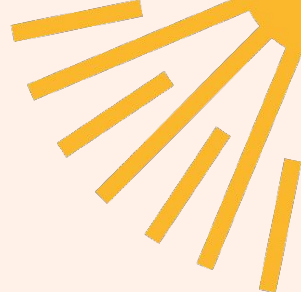
ESCOBEDO

SAN NICOLÁS

SAN PEDRO



Vías ciclistas existentes

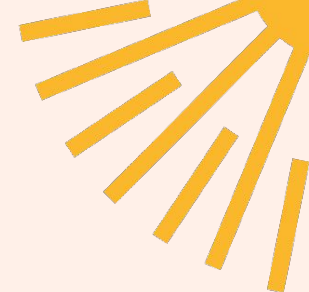


Municipio	Meta municipal	Reportado	Validado
MONTERREY	30 km		32.48 km
GUADALUPE	15.1 km		3.96 km
SANTA CATARINA	0.5 km		0.5 km
JUÁREZ	0.1 km		0.48 km
APODACA	0 km		0 km
GARCÍA	3 km		0 km
ESCOBEDO	-		-
SAN NICOLÁS	-		-
SAN PEDRO	-		-
TOTAL	48.7 km		37.42 km

Monterrey superó la meta establecida.

Se identificó una brecha alta entre las cifras reportadas y las validadas técnicamente de **Guadalupe y García.**

Vías ciclistas rehabilitadas



Municipio	Meta municipal	Reportado	Validado
MONTERREY	1 km	2.08 km	2.08 km
JUÁREZ	0 km	-	-
GUADALUPE	4.4 km	4.4 km	0 km
SANTA CATARINA	0 km	-	0 km
APODACA	0 km	-	0 km
GARCÍA	0 km	-	0 km
ESCOBEDO	-	-	-
SAN NICOLÁS	-	-	-
SAN PEDRO	-	-	-

Monterrey fue el único municipio que acreditó vías ciclistas rehabilitadas.

La mayoría de los municipios no cumplieron con los criterios técnicos.



Sistemas de Bici pública

2
municipios

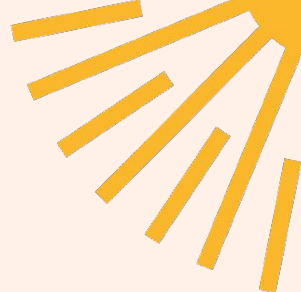
Cuentan con programas de micromovilidad, pero ambos de gestión privada:

Monterrey y Guadalupe

Ningún municipio del AMM tiene sistema de administración pública.

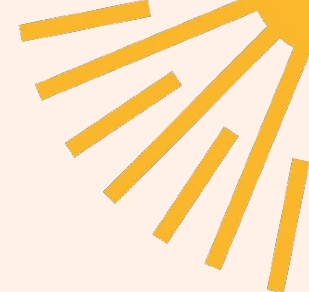
*El municipio de San Pedro Garza García tiene un programa de micromovilidad con scooter y bicis eléctricas; sin embargo, no se recibió información reportada sobre el indicador por lo que no se ve reflejado en este índice.

Biciestacionamientos



Municipio	Meta municipal	Reportado	Validado
MONTERREY	40	52	52
JUÁREZ	3	3	3
GUADALUPE	10	10	10
SANTA CATARINA	2	1	0
APODACA	8	10	10
GARCÍA	1	1	1
ESCOBEDO	-	-	-
SAN NICOLÁS	-	-	-
SAN PEDRO	-	-	-

5 de 6 municipios
cumplen con
resguardo, protección y
ubicación estratégica para el
estacionamiento de bicicletas.

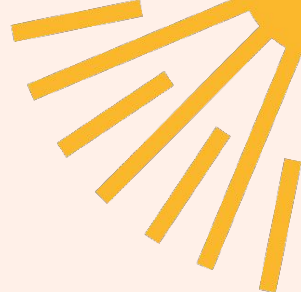


Municipio	Meta municipal	Reportado	Validado
MONTERREY	100	100	100
JUÁREZ	1	3	0
GUADALUPE	2	15	2
SANTA CATARINA	1	1	0
APODACA	2	2	2
GARCÍA	2	3	3
ESCOBEDO	-	-	-
SAN NICOLÁS	-	-	-
SAN PEDRO	-	-	-

Juárez y Santa Catarina no cumplieron con los criterios técnicos de **implementación en intersecciones semaforizadas.**



Acciones de fomento y sensibilización



Municipio	Meta municipal	Reportado	Validado
MONTERREY	70	40	3
JUÁREZ	0	2	1
GUADALUPE	1	1	0
SANTA CATARINA	1	1	0
APODACA	1	0	1
GARCÍA	2	0	0
ESCOBEDO	-	-	-
SAN NICOLÁS	-	-	-
SAN PEDRO	-	-	-

Apodaca, Juárez y Monterrey
realizaron campañas para
sensibilizar y promover la
movilidad ciclista.

La evidencia de las
biciescuelas no fue suficiente
para **Apodaca y García**

Capacidad institucional

Municipio	Estrategia de movilidad	Área de movilidad ciclista
MONTERREY	✓	✓
JUÁREZ	✓	✗
GUADALUPE	✓	✓
SANTA CATARINA	✗	✗
APODACA	✓	✓
GARCÍA	✗	✓
ESCOBEDO	-	-
SAN NICOLÁS	-	-
SAN PEDRO	-	-

¿Qué sigue?

Se busca consolidar el índice como un ejercicio de evaluación anual dentro de Alcalde Cómo Vamos, permitiendo medir avances y retrocesos en materia de movilidad ciclista.

Las oportunidades de mejora identificadas en la edición 2026, en el sistema de metas, se atenderán garantizando la comparabilidad metodológica entre ediciones.

Los resultados ofrecen una hoja de ruta clara que señala a los municipios qué deben corregir para el próxima edición y brindan a la ciudadanía evidencia para exigir avances concretos.

El valor del ejercicio reside en la apropiación pública de los datos, haciendo que la rendición de cuentas en movilidad ciclista sea cada vez más ineludible.

Bisi

DE LO
MICRO
A LO
MACRO



Consulta el
reporte completo
en el QR

SDLM
SemanaDeLaMovilidad

Evaluar. Debateir. Mejorar.
**cómo
vamos**
NUEVO LEÓN

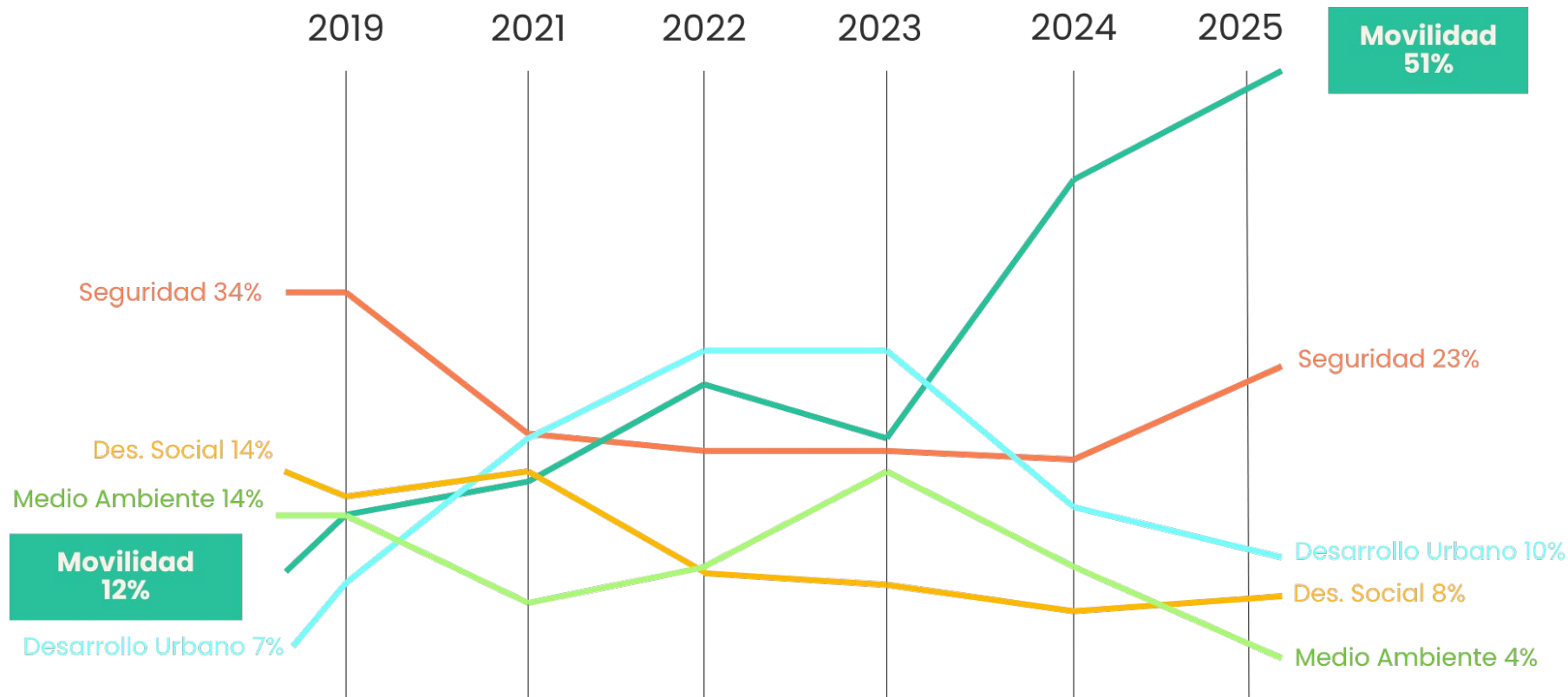
**PUEBLO
BICICLETERO
.ORG**

2.

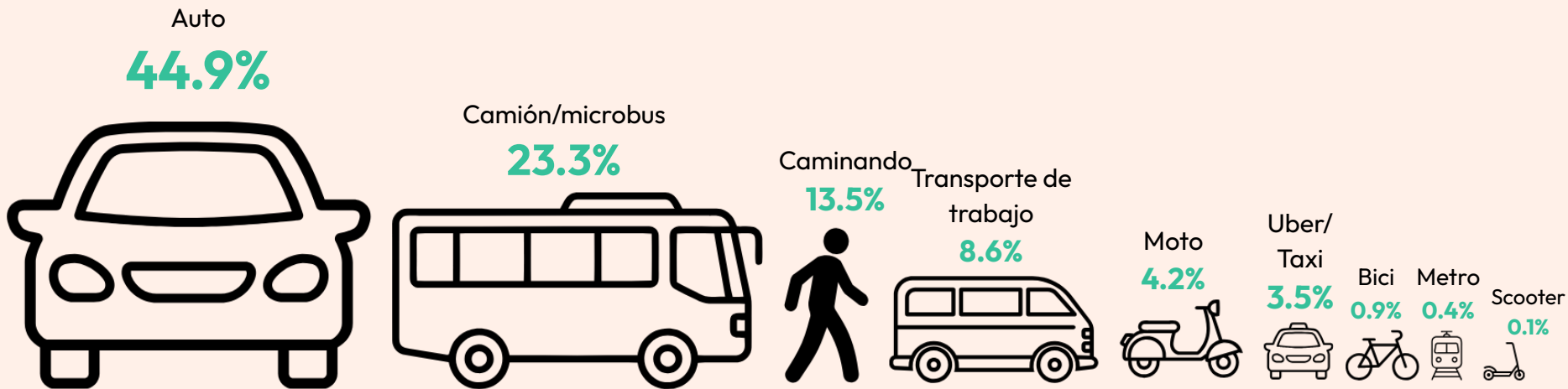
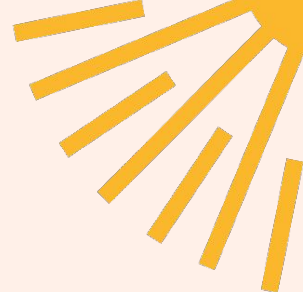
Micromovilidad



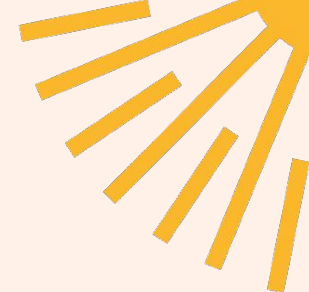
La movilidad se ha mantenido como el principal problema del estado



¿Qué modo de transporte utilizó para llegar a su destino principal?



El porcentaje del gasto total en movilidad destinado a **movilidad no motorizada en 2025 se redujo 24.1 puntos porcentuales** comparado con 2022*.



2022
32.8%



2025
8.7%





Personas que **usan la bici** en el Área Metropolitana de Monterrey.

2025

0.5%

11,268 personas

como principal modo
de transporte

10.5%

404,145 personas

para al menos un viaje
a la semana



Fuente: Encuesta Así Vamos 2025



Y ante la necesidad de
movernos de otras formas,
una nueva alternativa entró
a la escena: *los scooters*



Todos en Bici: ¿por qué dejarán de operar en el Parque Fundidora tras 13 años?

El proyecto familiar dejará de operar este 31 de diciembre tras concluir su contrato.

31/12/2025 · 09:51 hs



Prometieron 150 kilómetros de ciclovías; 12 años después, siguen sin concretarse en NL

La esperada conexión intermunicipal se redujo a pequeños tramos que se enfocan principalmente en lo recreativo.

VÍCTOR AMARO
9/8/2026 · 06:43 hs



Ruedan sin casco y sin freno al riesgo

Legisladores analizan establecer límites de circulación, seguros obligatorios, geovalías y equipo de protección para ordenar el uso de estos vehículos

JOSÉ LUIS HARRINGTON
El Economista

La gran mayoría de quienes utilizan scooters en la zona metropolitana de Monterrey están en la categoría de "usuarios recreativos", según datos del municipio. Sin embargo, la falta de regulación ha generado preocupaciones sobre la seguridad de estos vehículos en las calles de la ciudad. Los usuarios a menudo no usan cascos ni frenos, lo que aumenta el riesgo de accidentes. Los legisladores están considerando medidas como la implementación de seguros obligatorios y la creación de geovalías para restringir el uso de scooters a áreas específicas. También se está considerando la implementación de un sistema de licencias para los usuarios.

PLANTEAN NUEVA CLASIFICACIÓN

La iniciativa de Rocío Montalvo, diputada local independiente, introduce una subclasificación de los vehículos de micromovilidad, con el objetivo de determinar por cuáles espacios pueden circular.

MICROMOVILIDAD EN LA MIRA

Una ley de micromovilidad que establezca reglas claras para el uso de estos vehículos en la ciudad de Monterrey. La ley debe considerar la seguridad de los usuarios y la convivencia con otros vehículos en la vía pública.

Seguro obligatorio

Los usuarios de scooters deben tener un seguro obligatorio que cubra los daños y lesiones causados por el uso del vehículo. Este seguro debe ser accesible y de bajo costo para fomentar su uso seguro.

Geovalías

La creación de geovalías para restringir el uso de scooters a áreas específicas de la ciudad, como parques y zonas recreativas. Esto ayudaría a reducir el riesgo de accidentes en áreas de alto tráfico vehicular.

Licencias

La implementación de un sistema de licencias para los usuarios de scooters, similar al que se utiliza para los conductores de automóviles. Esto garantizaría que los usuarios estén capacitados y autorizados para operar el vehículo.

Seguro obligatorio

Los usuarios de scooters deben tener un seguro obligatorio que cubra los daños y lesiones causados por el uso del vehículo. Este seguro debe ser accesible y de bajo costo para fomentar su uso seguro.

Geovalías

La creación de geovalías para restringir el uso de scooters a áreas específicas de la ciudad, como parques y zonas recreativas. Esto ayudaría a reducir el riesgo de accidentes en áreas de alto tráfico vehicular.

Licencias

La implementación de un sistema de licencias para los usuarios de scooters, similar al que se utiliza para los conductores de automóviles. Esto garantizaría que los usuarios estén capacitados y autorizados para operar el vehículo.

Seguro obligatorio

Los usuarios de scooters deben tener un seguro obligatorio que cubra los daños y lesiones causados por el uso del vehículo. Este seguro debe ser accesible y de bajo costo para fomentar su uso seguro.

Geovalías

La creación de geovalías para restringir el uso de scooters a áreas específicas de la ciudad, como parques y zonas recreativas. Esto ayudaría a reducir el riesgo de accidentes en áreas de alto tráfico vehicular.

Licencias

La implementación de un sistema de licencias para los usuarios de scooters, similar al que se utiliza para los conductores de automóviles. Esto garantizaría que los usuarios estén capacitados y autorizados para operar el vehículo.

Usan scooters en avenidas peligrosas de Monterrey ante falta de regulación

En Monterrey, los scooters eléctricos no tienen normas claras; en CDMX ya se aplican multas, licencia y uso obligatorio de casco.

18/7/2025 · 06:47 hs



En Vivo

Marchas

Habitantes de San Pedro se Manifiestan por el Retiro de la Ciclovía en la Avenida Alfonso Reyes

Como parte de la protesta, los habitantes realizaron una rodada por la movilidad inclusiva; en el tramo donde fue retirada la ciclovía



familia
bicicletas
áticos d



CAOS EN MANAGUA Y CALLES MONTECERREAS ACERCA A REGULARLOS EN LA METRÓPOLIS DEL MUNDO RECHAZAN LOS SCOOTERS

Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

Pedalean entre obstáculos: la deuda ciclista de Nuevo León

Los especialistas advierten que los municipios presumen espacios para pedalear, pero ninguno ofrece una red integral que permita cruzar la ciudad de forma segura y funcional.

VÍCTOR AMARO
8/9/2026 · 05:58 hs



Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.



Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

Los usuarios de scooters en la ciudad de Monterrey están causando caos en las avenidas y calles, lo que ha generado preocupación entre los habitantes. Los scooters están siendo utilizados en áreas que no están diseñadas para ellos, lo que genera conflictos con los automóviles y las bicicletas. Los habitantes están pidiendo que se tomen medidas para regular el uso de estos vehículos y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

En 2025, varias administraciones del AMM lanzaron sistemas de micro-movilidad con operadores privados.

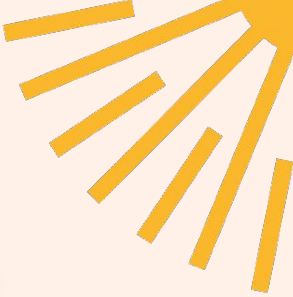
Pedimos información a **dos municipios** para tener una radiografía y eventualmente poder contestar estas preguntas:

¿Estos programas **están funcionando de forma integrada** en el sistema de movilidad?

¿Han servido como estrategias para **reducir la dependencia del automóvil**?



Algunos datos

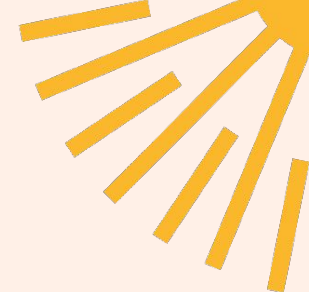


	Guadalupe		Monterrey
			
	Lime		Whoosh
FLOTA	500 scooters 250 bicis	2,000 scooters 400 bicis	650 scooters
VIAJES ACUMULADOS	230,877*	1,008,990**	10,511***
USUARIOS TOTALES	49,297	585,091	6,650
VIAJES/USUARIO	3.3	2.1	1.6
DISTANCIA PROMEDIO	1.42 km	1.52 km	1.5 km
DURACIÓN PROMEDIO	11.1 min	14 min	13 min
COBERTURA GEOGRÁFICA	5.45 km²	50+ km²	



*De septiembre 2025 a Agosto 2026
**De septiembre 2025 a Julio 2026
***De julio a Agosto 2026

Siniestros de tránsito



	Guadalupe A partir de ene 2026	Monterrey A partir de sep 2025
Total de hechos de tránsito	5	37
Lesiones	2	16
Muertes	0	0
Porcentaje del total de viajes en el periodo	0.000022%	0.00037%

Análisis sobre precio para 3 personas

Usa Lime

1 vez
semanal



Gasto
mensual

\$196.0

ida

\$392.0

Ida y vuelta

María, comerciante MTY

Usa Lime

3 veces
semanal



Gasto
mensual

\$226.0

ida

\$399.96

Ida y vuelta

Sofía, estudiante, GPE

Usa Whoosh

6 veces
semanal



Gasto
mensual

\$429.6

ida

\$859.2

Ida y vuelta

Andrés, enfermero, MTY

Como referencia, el gasto promedio mensual en transporte público en el AMM es de **\$821**

(Encuesta Así Vamos 2025)

La evidencia internacional muestra que la micromovilidad no sustituye automáticamente viajes en automóvil.

En muchas ciudades, scooters y bicicletas eléctricas también reemplazan caminatas y viajes en transporte público.

Su impacto depende de cómo se integran al sistema de movilidad.

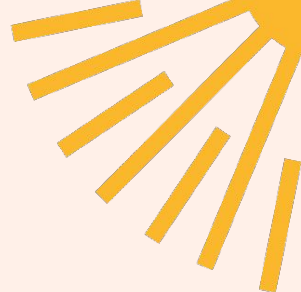
Pueden ampliar el acceso al transporte público y facilitar viajes intermodales, pero también competir con modos sostenibles cuando operan de forma aislada.



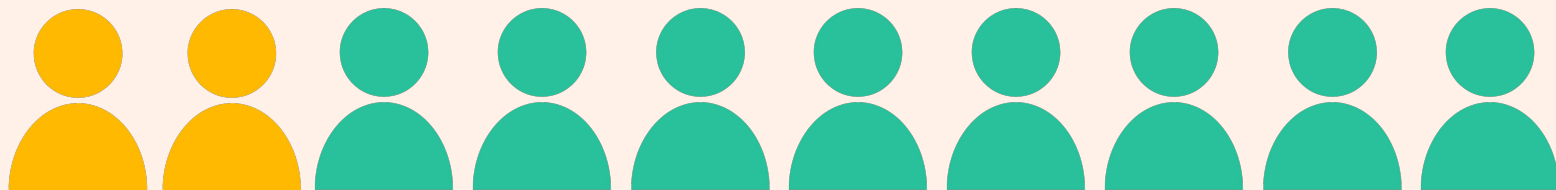
El mundial también cambió la forma de movernos...



El Mundial también cambió la forma de movernos

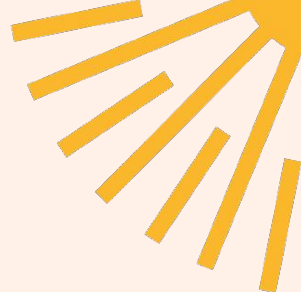


Normalmente en el AMM

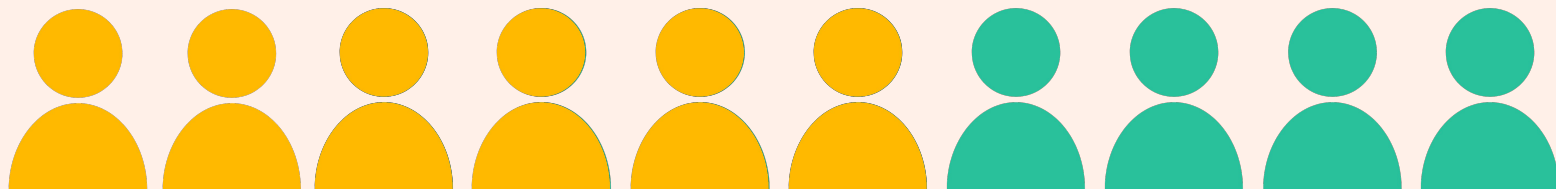


2 de cada 10 personas
se mueven principalmente en **transporte público.**

El Mundial también cambió la forma de movernos

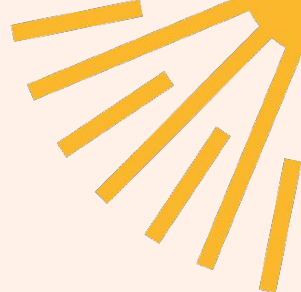


Durante el mundial...

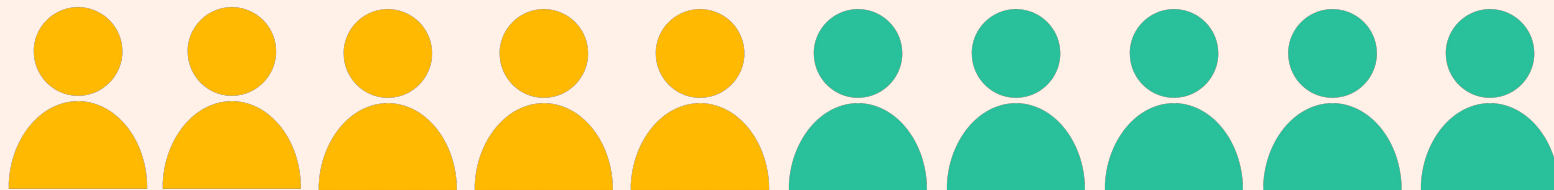


6 de cada 10 personas
hicieron uso del **transporte público.**

El Mundial también cambió la forma de movernos



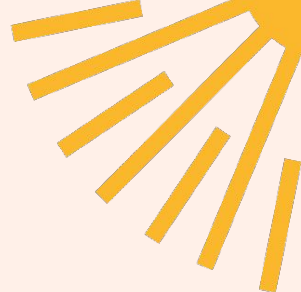
Normalmente en el AMM



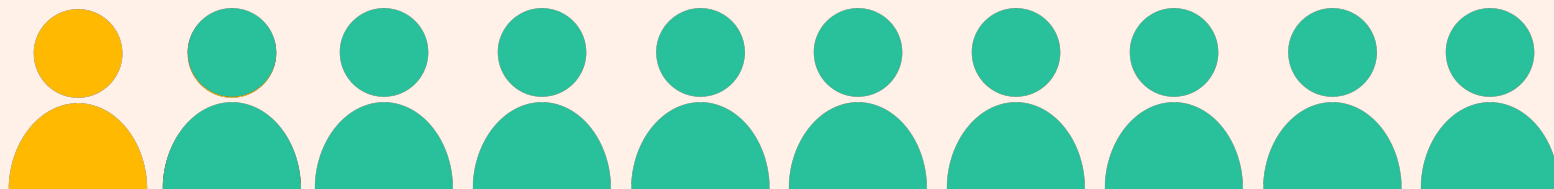
5 de cada 10 personas

utilizan el **automóvil particular**

El Mundial también cambió la forma de movernos



Durante el mundial...



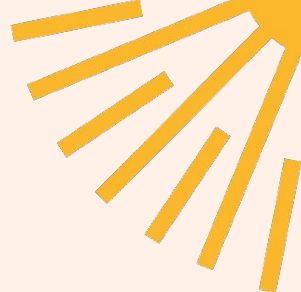
1 de cada 10 personas

llegaron en **automóvil particular**

Entonces ¿sí se puede?

El mundial mostró que los patrones de movilidad **pueden cambiar cuando cambian las condiciones para moverse por la ciudad.**

¿Qué nos dejan estas experiencias?



Tanto los sistemas de micromovilidad como los cambios implementados durante el Mundial muestran que **las personas pueden incorporar nuevas formas de moverse cuando existen alternativas.**

¿Qué hace falta para llevar estas experiencias a la escala y condiciones que la ciudad necesita?

Queremos responder esta pregunta en el panel, hablando de demanda, seguridad, infraestructura, regulación, intermodalidad y coordinación entre autoridades.

Bisi

Diálogo



ROXANA ALCALÁ
Gobierno del Estado



PABLO REYES
Municipio de Monterrey



RICARDO RODRÍGUEZ
Municipio de Guadalupe



ELVIRA NATALI CANTÚ
Especialista en desarrollo urbano



YAZMÍN VIRAMONTES
Directora de CAMINA MX

DE LO
MICRO
A LO
MACRO

