

# Bisi

Índice  
Biciamigable  
2026



**SDLM**  
SemanaDeLaMovilidad

Evaluar. Debatir. Mejorar.

**cómo  
vamos**

NUEVO LEÓN

**PUEBLO  
BICICLETERO  
.ORG**



# Créditos



## **Índice Biciamigable 2026** **Área Metropolitana de Monterrey**

Una publicación de Cómo Vamos Nuevo León y  
Pueblo Biciclero Movilidad y Sostenibilidad A.C.

Septiembre 2026 / Monterrey, México

### **Evaluación del IB**

Evaluación técnica: Sheila Ferniza, Georgina  
Treviño, David Pulido

Gestión institucional: Victoria Escalante, Gabriela  
Suárez, Nissi Valdovinos

### **Contenidos**

Redacción: Victoria Escalante, David Pulido

Revisión: Bárbara Martínez-Cairo, Natalia Cuevas,  
Cristina Acosta, Sheila Ferniza

Comunicación: Cecilia Sosa, Mariana Cano, Sofía  
Lerma

### **Coordinación editorial**

David Pulido

### **Diseño gráfico**

Luis Gómez

Foto de portada: Ciclista en Av. Gonzalitos. Fuente: SEDUSO Monterrey.

El contenido de esta publicación puede compartirse bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-Compartir Igual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0).  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0> Dicha licencia permite copiar, redistribuir y construir a partir del material siempre y cuando se dé crédito a la obra original de manera adecuada, su uso sea sin fines de lucro y cualquier derivación sea compartida bajo la misma licencia del original.





# Introducción



En Cómo Vamos Nuevo León y Pueblo Biciclero llevamos más de una década trabajando colaborativamente hacia un mismo objetivo: que los municipios del Área Metropolitana de Monterrey ofrezcan condiciones de vida más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles para todas las personas que los habitan.

Compartimos la convicción de que, para garantizar lo anterior, necesitamos que las administraciones públicas municipales construyan e implementen sus políticas públicas basándose en evidencia y datos, porque sin ellos no hay rendición de cuentas real.

En particular, nuestra colaboración técnica se consolidó con la aplicación de REVICI, la Rúbrica de Evaluación de Infraestructura Ciclista que Pueblo Biciclero desarrolló a solicitud de Cómo Vamos Nuevo León. Es una herramienta para documentar el estado real de las vías ciclistas del área metropolitana a partir de cuatro principios: que sean seguras, cómodas, atractivas y directas. Implementamos la rúbrica en cuatro ediciones para evaluar la infraestructura ciclista declarada por los municipios en el programa Alcalde, Cómo Vamos.

Con el tiempo, algunos municipios señalaron que ser evaluados únicamente en infraestructura no reflejaba el conjunto de acciones que realizaban en materia de movilidad ciclista. La observación abrió una conversación legítima.

El acuerdo con los municipios fue ampliar el alcance: construir un instrumento más integral que incorporara, además de la infraestructura, los programas de fomento y la capacidad institucional, elementos que la ley ya exige a los municipios. Así nació el Índice Biciamigable (IB), desarrollado por Cómo Vamos Nuevo León con el apoyo de Pueblo Biciclero.

Ampliar el alcance de la medición fue posible porque hoy existe un marco normativo más sólido que el vigente cuando iniciamos estas evaluaciones. El IB 2026 mide a los municipios con base en lo que la ley ya les exige, no en criterios ajenos a esa obligación. Ya no hay margen para decir que no se sabía qué les toca hacer.

Medir tiene consecuencias prácticas más allá de la calificación. El proceso del IB empuja a los municipios a organizar, documentar y publicar información sobre sus acciones en movilidad ciclista, muchas veces por primera vez. Esa práctica es la base del gobierno abierto: información pública, accesible y verificable, sobre la que cualquier persona puede dar seguimiento a lo que su municipio hace o deja de hacer en materia de movilidad ciclista.

Esa apertura ya está produciendo valor: por primera vez existe información comparable sobre qué está haciendo cada municipio del área metropolitana en programas, estructura administrativa e infraestructura ciclista, y qué de eso puede sostenerse con evidencia. Ese contraste, entre lo que se reporta y lo que se acredita, es en sí mismo un hallazgo. La apuesta de este ejercicio es que medir de forma sostenida, edición tras edición, convierta esa apertura en una práctica institucional.

# Índice Biciamigable 2026

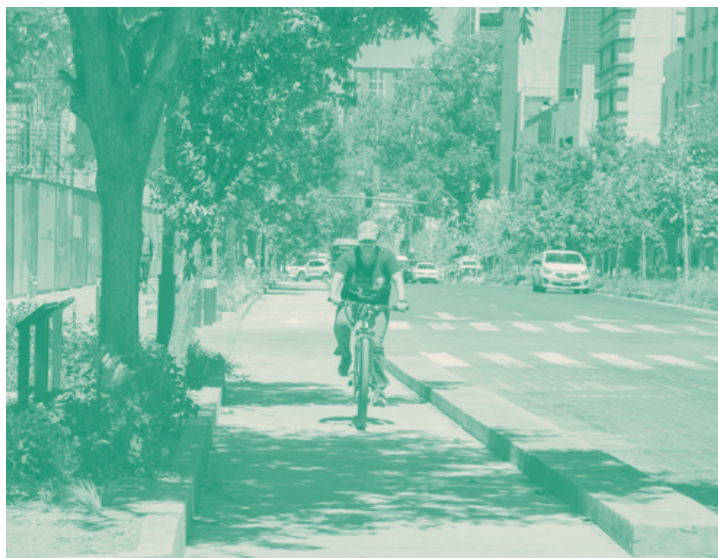
## Un vistazo



### Qué es el IB en tres líneas

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

Con este Índice buscamos 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.



Ciclista en el Corredor Verde Ocampo, Monterrey.  
Fuente: CVNL.

### Ranking municipal IB 2026: nueve municipios evaluados.

Como parte de la segunda evaluación de Alcalde, Cómo Vamos<sup>1</sup> a las administraciones actuales (2024–2027), el IB 2026 mide el avance y cumplimiento en materia de movilidad ciclista de los nueve municipios evaluados:

| Municipio                | Evaluación IB 2026 |
|--------------------------|--------------------|
| Monterrey                | 96.30%             |
| Juárez                   | 67.20%             |
| Guadalupe                | 51.30%             |
| Santa Catarina           | 51.10%             |
| Apodaca                  | 48.10%             |
| García                   | 25.50%             |
| General Escobedo         | SD (Sin Datos)     |
| San Nicolás de los Garza | SD (Sin Datos)     |
| San Pedro Garza García   | SD (Sin Datos)     |

**NOTA:** en esta primera edición, el índice establece un umbral de suficiencia igual o mayor a 85%; los municipios que lo alcanzan o superan cumplen con el estándar mínimo del IB. Solo un municipio superó ese umbral.  
\*La categoría SD (Sin Datos) se otorga al no presentar información, obteniendo un puntaje de 0.

1. La evaluación tiene como objetivo dar seguimiento a los gobiernos municipales del Área Metropolitana de Monterrey, midiendo el avance de la gestión, a través de metas propias y metas de acuerdo con la ley, en los aspectos críticos del municipio.



## Estructura del índice

El ÍB evalúa tres dimensiones de la movilidad ciclista municipal:



### Infraestructura ciclista | Indicadores 1 al 5:

Vías ciclistas existentes y rehabilitadas, sistema de bicicleta pública, biciestacionamientos y cajas bici. Es el bloque de mayor peso en la evaluación, representando hasta un 60% del total.



### Acciones (proyectos y programas) | Indicadores 6 al 8:

Programas de fomento al uso de la bicicleta, biciescuelas y campañas de comunicación. Representa hasta el 20% del total.



### Capacidad institucional | Indicadores 9 y 10:

Estrategia municipal de movilidad en bicicleta y existencia de un área responsable de movilidad ciclista. Representa hasta el 20% del total.

## Principales hallazgos

1. Para General Escobedo, San Nicolás de los Garza y San Pedro Garza García se considera la categoría "Sin Datos" (SD) al no presentar datos para la evaluación.
2. Solo Monterrey alcanzó el umbral de cumplimiento del 85%. Los cinco municipios restantes se ubican por debajo del 70%.
3. Existe una brecha de 70.8 puntos porcentuales entre el municipio que obtuvo la evaluación más alta y el que obtuvo la más baja.
4. En la dimensión de Infraestructura, se registró una diferencia crítica entre las cifras declaradas por las administraciones y las validadas técnicamente:
  - a. Guadalupe reportó 15.63 km de vías ciclistas existentes, pero solo se validaron 3.96 km, situándose por debajo de su línea base (14.1 km), obteniendo 0 puntos al no cumplir con los criterios técnicos del indicador.
  - b. García reportó 3.07 km de vías ciclistas existentes, de los cuales no se validó ningún tramo al no cumplir con los criterios técnicos, destacando la ausencia total de señalización que indicara su uso ciclista.
5. En la dimensión de Acciones, se observó una mayor participación que en la dimensión de Infraestructura: Mientras que cinco de los seis municipios que presentaron información obtuvieron puntos en programas de fomento al uso de la bicicleta, únicamente tres municipios acreditaron vías ciclistas existentes. Se observa una prioridad en la organización de eventos por encima de la construcción de infraestructura.
6. Monterrey y Guadalupe reportaron sistemas de bicicleta operados por el sector privado, obteniendo el 50% del puntaje en el indicador de Sistema de bici pública. Ningún municipio del AMM cuenta con un sistema de gestión pública.



Ciclista  
viajando en  
metro.  
*Fuente:*  
Pueblo  
Bicicletero

## Qué significa la evaluación

Los resultados de cada municipio reflejan el cumplimiento de criterios objetivos verificados mediante evidencia documental durante un periodo determinado. La evaluación mide si los municipios tienen la infraestructura, las acciones y la capacidad institucional que el índice establece como condiciones mínimas para garantizar una movilidad ciclista segura, inclusiva y funcional tal como establece la normativa nacional y estatal vigente.

Por otra parte, los resultados no reflejan la percepción ciudadana, ni miden factores como la seguridad vial, la siniestralidad o la proporción de personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

Un municipio que obtiene un puntaje elevado en este índice demuestra su capacidad para documentar y cumplir con los criterios establecidos. Esto, aunque es relevante y significativo para el avance y seguimiento de la política pública de movilidad activa municipal, no equivale, necesariamente, a que sea el mejor lugar del área metropolitana para desplazarse en bicicleta.

**Consulta aquí la evidencia en el repositorio del IB 2026**



# Resultados

## ¿Qué está haciendo cada municipio?

Cada ficha que se presenta a continuación muestra el resultado individual de los municipios para los 10 indicadores del Índice Biciamigable. La columna **“Meta municipal”** muestra el compromiso definido por el propio municipio; **“Reportado”** corresponde a lo que declaró haber realizado y **“Validado”** refleja lo que el equipo evaluador logró acreditar con evidencia. La columna **“Cumplimiento”** indica si la evidencia se apega a los criterios del indicador (Sí / No / Parcial), mientras que **“% del indicador”** refleja qué proporción del puntaje máximo de ese indicador obtuvo el municipio: 100% equivale al cumplimiento total del indicador; 0%, a ningún punto acreditado.



Ciclista en el centro de Monterrey.  
Fuente: Seduso Monterrey



# Monterrey

# 96.3%

**Superó el umbral de cumplimiento del 85%**

**Infraestructura: 95%**

**Acciones: 100%**

**Institucional: 100%**

## Hallazgos principales

Monterrey es el único municipio del AMM que superó el umbral de cumplimiento del 85% en esta primera edición, con una calificación de 96.3%. El único indicador no acreditado en su totalidad fue el sistema de bicicleta pública: al operar bajo gestión privada, obtuvo el 50% del puntaje de ese indicador. En vías ciclistas existentes, la meta municipal equivalía a 0.4 km adicionales sobre su base de partida de 29.6 km. Se reportaron 40.59 km; se validaron 32.48 km. No se contabilizaron vías sin habilitar ni tramos con únicamente señalización vertical de prioridad ciclista.

| Bloque          | Indicador                      | Meta municipal | Reportado | Validado | Cumplimiento | % del indicador |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------|----------|--------------|-----------------|
| Infraestructura | 1.Vías ciclistas existentes    | 30 km          | 40.59 km  | 32.48km  | Sí           | 100%            |
|                 | 2.Vías ciclistas rehabilitadas | 1 km           | 2.08 km   | 2.08km   | Sí           | 100%            |
|                 | 3.Sistema de bici pública      | ---            | Sí        | Sí       | Parcial      | 50%             |
|                 | 4.Biciestacionamientos         | 40             | 52        | 52       | Sí           | 100%            |
|                 | 5.Cajas bici                   | 100            | 100       | 100      | Sí           | 100%            |
| Acciones        | 6.Programas de fomento         | 35             | 70        | 70       | Sí           | 100%            |
|                 | 7.Biciescuelas                 | 35             | 40        | 40       | Sí           | 100%            |
|                 | 8.Campañas de comunicación     | 3              | 3         | 3        | Sí           | 100%            |
| Institucional   | 9.Estrategia de movilidad      | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |
|                 | 10.Área de movilidad ciclista  | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |

**Nota:** La meta del indicador 1 se calcula sobre una base de partida correspondiente a la infraestructura ciclista registrada en la última evaluación disponible. Para Monterrey, esa base era de 29.6 km.

# Juárez

# 67.2%

No alcanzó el umbral de cumplimiento del 85%

Infraestructura: 61%

Acciones: 42%

Institucional: 75%

## Hallazgos principales

Juárez partió de cero en infraestructura ciclista. El único indicador de infraestructura que acreditó fue el de vías ciclistas existentes: reportó y validó 0.48 km sobre una meta de 0.1 km. Para el indicador de cajas bici reportó 3 unidades aunque ninguna cumplió con el criterio técnico de ubicarse en intersección semaforizada. En programas de fomento no reportó actividad. En biciescuelas sí, pero el cumplimiento fue parcial.

## Reponderación

La evaluación de Juárez se repondera excluyendo el indicador 2 dado que el municipio no contaba con infraestructura ciclista existente al inicio del periodo de evaluación.

| Bloque          | Indicador                      | Meta municipal | Reportado | Validado | Cumplimiento | % del indicador |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------|----------|--------------|-----------------|
| Infraestructura | 1.Vías ciclistas existentes    | 0.1 km         | 0.48 km   | 0.48 km  | Sí           | 100%            |
|                 | 2.Vías ciclistas rehabilitadas | 0 km           | SD        | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 3.Sistema de bici pública      | ---            | SD        | No       | No           | 0%              |
|                 | 4.Biciestacionamientos         | 3              | 3         | 3        | Sí           | 100%            |
|                 | 5.Cajas bici                   | 1              | 3         | 0        | No           | 0%              |
| Acciones        | 6.Programas de fomento         | 0              | SD        | 0        | No           | 0%              |
|                 | 7.Biciescuelas                 | 0              | 2         | 2        | Parcial      | 50%             |
|                 | 8.Campañas de comunicación     | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
| Institucional   | 9.Estrategia de movilidad      | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |
|                 | 10.Área de movilidad ciclista  | ---            | Sí        | No       | No           | 0%              |

**Nota:** La meta del indicador 1 se calcula sobre una base de partida correspondiente a la infraestructura ciclista registrada en la última evaluación disponible. Para Juárez, esa base era de 0.0 km. La categoría SD (Sin Datos) se otorga al no presentar información, obteniendo un puntaje de 0. En el indicador 7, Juárez fijó meta de 0 biciescuelas. Al no existir denominador, sin embargo se aplicó criterio de cumplimiento parcial (50% del puntaje del indicador) con base en la evidencia presentada.



# Guadalupe

# 51.3%

No alcanzó el umbral de cumplimiento del 85%

Infraestructura: 27%

Acciones: 75%

Institucional: 100%

## Hallazgos principales

Guadalupe reportó 15.63 km en vías ciclistas existentes, pero solo se validaron 3.96 km: una cifra por debajo de su propia base de partida de 14.1 km. El resultado fue 0 puntos en el indicador de mayor peso del índice. En cajas bici, reportó 15 unidades pero solo 2 cumplieron los criterios técnicos establecidos en la normativa aplicable. En los bloques de acciones e institucional acreditó todos los indicadores excepto campañas de comunicación: la única campaña presentada no tenía como propósito principal promover la movilidad ciclista.

| Bloque          | Indicador                      | Meta municipal | Reportado | Validado | Cumplimiento | % del indicador |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------|----------|--------------|-----------------|
| Infraestructura | 1.Vías ciclistas existentes    | 15.1 km        | 15.63 km  | 3.96 km  | No           | 0%              |
|                 | 2.Vías ciclistas rehabilitadas | 4.4 km         | 4.4 km    | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 3.Sistema de bici pública      | ---            | Sí        | Sí       | Parcial      | 50%             |
|                 | 4.Biciestacionamientos         | 10             | 10        | 10       | Sí           | 100%            |
|                 | 5.Cajas bici                   | 2              | 15        | 2        | Sí           | 100%            |
| Acciones        | 6.Programas de fomento         | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
|                 | 7.Biciescuelas                 | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
|                 | 8.Campañas de comunicación     | 1              | 1         | 0        | No           | 0%              |
| Institucional   | 9.Estrategia de movilidad      | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |
|                 | 10.Área de movilidad ciclista  | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |

**Nota:** La meta del indicador 1 se calcula sobre una base de partida correspondiente a la infraestructura ciclista registrada en la última evaluación disponible. Para Guadalupe, esa base era de 14.1 km. En el indicador 1, los kilómetros validados (3.96 km) resultaron inferiores a la base de partida (14.1 km). La fórmula del índice arrojó un valor negativo, registrado como 0. En el indicador 2, el mantenimiento reportado no correspondió a mejoras en la infraestructura ni corrigió los señalamientos de riesgo identificados en evaluaciones previas (REVICI, la Rúbrica de Evaluación de Infraestructura Ciclista). El validado fue 0 km.



# Santa Catarina

## 51.1%

No alcanzó el umbral de cumplimiento del 85%

Infraestructura: 50%

Acciones: 75%

Institucional: 0%

### Hallazgos principales

Santa Catarina acreditó el único indicador de infraestructura en el que partía de cero: reportó y validó 0.5 km de vía ciclista existente. Los indicadores de biciestacionamientos y caja bici no se acreditaron por incumplimiento de criterios técnicos: el estacionamiento reportado no permitía sujetar cuadro y rueda, y la caja bici no estaba ubicada en una intersección semaforizada. En el bloque institucional no acreditó ningún indicador: la estrategia de movilidad no estaba disponible en la página web del municipio ni publicada en la gaceta municipal; el área responsable no pudo acreditarse con los documentos requeridos. En el bloque de acciones acreditó programas de fomento y biciescuelas, pero no campañas de comunicación: la evidencia presentada no cumplió los criterios de una campaña estructurada.

### Reponderación

La evaluación de Juárez se repondera excluyendo el indicador 2 dado que el municipio no contaba con infraestructura ciclista existente al inicio del periodo de evaluación.

| Bloque          | Indicador                      | Meta municipal | Reportado | Validado | Cumplimiento | % del indicador |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------|----------|--------------|-----------------|
| Infraestructura | 1.Vías ciclistas existentes    | 0.5 km         | 0.5 km    | 0.5 km   | Sí           | 100%            |
|                 | 2.Vías ciclistas rehabilitadas | 0 km           | N/A km    | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 3.Sistema de bici pública      | ---            | SD        | No       | No           | 0%              |
|                 | 4.Biciestacionamientos         | 2              | 1         | 0        | No           | 0%              |
|                 | 5.Cajas bici                   | 1              | 1         | 0        | No           | 0%              |
| Acciones        | 6.Programas de fomento         | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
|                 | 7.Biciescuelas                 | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
|                 | 8.Campañas de comunicación     | 1              | 1         | 0        | No           | 0%              |
| Institucional   | 9.Estrategia de movilidad      | ---            | Sí        | No       | No           | 0%              |
|                 | 10.Área de movilidad ciclista  | ---            | Sí        | No       | No           | 0%              |

**Nota.** La meta del indicador 1 se calcula sobre una base de partida correspondiente a la infraestructura ciclista registrada en la última evaluación disponible. Para Santa Catarina, esa base era de 0.0 km.

\*La categoría N/A (No Aplica) es reportada por el propio municipio, obteniendo un puntaje de 0.

\*La categoría SD (Sin Datos) se otorga al no presentar información, obteniendo un puntaje de 0.

# Apodaca

# 48.1%

No alcanzó el umbral de cumplimiento del 85%

Infraestructura: 22%

Acciones: 63%

Institucional: 100%

## Hallazgos principales

Apodaca fue el único municipio evaluado que fijó meta de 0 km en vías ciclistas existentes. No reportó ni validó infraestructura ciclista en ese indicador. Sus resultados en el bloque de infraestructura se observan únicamente en biciestacionamientos y cajas bici. En biciescuelas, reportó actividad pero no se validó: la evidencia correspondía a una rodada en circuito, no a una biciescuela formal. Acreditó el bloque institucional en su totalidad, con estrategia de movilidad y área responsable acreditadas.

## Reponderación

La evaluación de Apodaca se repondera excluyendo el indicador 2 dado que el municipio no contaba con infraestructura ciclista existente al inicio del periodo de evaluación.

| Bloque          | Indicador                      | Meta municipal | Reportado | Validado | Cumplimiento | % del indicador |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------|----------|--------------|-----------------|
| Infraestructura | 1.Vías ciclistas existentes    | 0 km           | SD        | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 2.Vías ciclistas rehabilitadas | 0 km           | SD        | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 3.Sistema de bici pública      | ---            | SD        | No       | No           | 0%              |
|                 | 4.Biciestacionamientos         | 8              | 10        | 10       | Sí           | 100%            |
|                 | 5.Cajas bici                   | 2              | 2         | 2        | Sí           | 100%            |
| Acciones        | 6.Programas de fomento         | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
|                 | 7.Biciescuelas                 | 1              | 1         | 0        | No           | 0%              |
|                 | 8.Campañas de comunicación     | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
| Institucional   | 9.Estrategia de movilidad      | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |
|                 | 10.Área de movilidad ciclista  | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |

**Nota.** La meta del indicador 1 se calcula sobre una base de partida correspondiente a la infraestructura ciclista registrada en la última evaluación disponible. Para Apodaca, esa base era de 0.0 km.

\*La categoría SD (Sin Datos) se otorga al no presentar información, obteniendo un puntaje de 0.



# García

# 25.5%

No alcanzó el umbral de cumplimiento del 85%

Infraestructura: 22%

Acciones: 38%

Institucional: 25%

## Hallazgos principales

García contaba con una línea base de 1.8 km de infraestructura ciclista. Ninguno de los 3.07 km reportados en vías ciclistas existentes fueron validados: la infraestructura no contaba con señalización que indicara su uso ciclista. Reportó un sistema de bicicleta, pero no fue validado: se trata de un programa recreativo, no de un sistema de bicicleta pública para movilidad cotidiana. En acciones, acreditó programas de fomento, pero no biciescuelas ni campañas de comunicación; en biciescuelas la evidencia mostraba únicamente la convocatoria, sin registro de ejecución; en campañas, lo presentado correspondía a una convocatoria y fotos de préstamo de bicicletas.

| Bloque          | Indicador                      | Meta municipal | Reportado | Validado | Cumplimiento | % del indicador |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------|----------|--------------|-----------------|
| Infraestructura | 1.Vías ciclistas existentes    | 3.0 km         | 3.07 km   | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 2.Vías ciclistas rehabilitadas | 0 km           | SD        | 0 km     | No           | 0%              |
|                 | 3.Sistema de bici pública      | ---            | SD        | No       | No           | 0%              |
|                 | 4.Biciestacionamientos         | 1              | 1         | 1        | Sí           | 100%            |
|                 | 5.Cajas bici                   | 2              | 3         | 3        | Sí           | 100%            |
| Acciones        | 6.Programas de fomento         | 2              | 3         | 2        | Sí           | 100%            |
|                 | 7.Biciescuelas                 | 1              | 1         | 0        | No           | 0%              |
|                 | 8.Campañas de comunicación     | 1              | 1         | 1        | Sí           | 0%              |
| Institucional   | 9.Estrategia de movilidad      | ---            | Sí        | No       | No           | 0%              |
|                 | 10.Área de movilidad ciclista  | ---            | Sí        | Sí       | Sí           | 100%            |

**Nota.** La meta del indicador 1 se calcula sobre una base de partida correspondiente a la infraestructura ciclista registrada en la última evaluación disponible. Para García, esa base era de 1.8 km.

\*La categoría SD (Sin Datos) se otorga al no presentar información, obteniendo un puntaje de 0.



## Municipios que no presentaron información

Para **General Escobedo, San Nicolás de los Garza y San Pedro Garza García** se considera la categoría "Sin Datos" (SD) al no presentar información ni metas para la evaluación, obteniendo así un puntaje de 0. La ausencia de información forma parte de los resultados del ejercicio, ya que la evaluación se sustenta en la evidencia proporcionada por los municipios. Esto significa que, cuando la información no está disponible, no es posible verificar y reconocer los avances realizados a través del Índice. Esto no indica necesariamente que estos municipios no hayan avanzado respecto a la movilidad ciclista durante el periodo evaluado; sino que la documentación no estuvo a disposición del proceso de evaluación, vulnerando el principio de transparencia en el ejercicio del gasto público.

### General Escobedo

**Este municipio no presentó información para la evaluación. La categoría SD es el resultado de esa decisión.**

---

### Sán Nicolás de los Garza

**Este municipio no presentó información para la evaluación. La categoría SD es el resultado de esa decisión.**

---

### San Pedro Graza García

**Este municipio no presentó información para la evaluación. La categoría SD es el resultado de esa decisión.**



# Lectura de los resultados

## Principales patrones

El conjunto de resultados revela tendencias que no son visibles en los resultados municipio por municipio.

**El patrón más consistente es el predominio de acciones sobre infraestructura.** Cinco de los seis municipios que entregaron información acreditaron al menos un indicador en el bloque de acciones; solo tres (Monterrey, Juárez y Santa Catarina) acreditaron vías ciclistas existentes por cumplir con criterios técnicos del indicador; aunque Guadalupe no cumplió con estos para ser evaluado. La mayoría de los municipios priorizó la organización de actividades y eventos por encima de la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista.

**Un segundo patrón es la brecha sistemática entre lo reportado y lo validado en los indicadores de infraestructura.** En cuatro de los seis municipios evaluados, los kilómetros o unidades reportadas superaron con amplitud lo que el equipo evaluador pudo acreditar.

Las razones varían: señalización insuficiente, criterios técnicos incumplidos, o evidencia incompleta. Lo común es que la diferencia entre lo que los municipios declaran tener y lo que pueden demostrar es significativa.

**Un tercer patrón afecta directamente a la lectura de los resultados: las metas municipales como variable activa en la calificación.** Varios municipios fijaron metas de cero o muy cercanas a cero en indicadores clave, lo que les permitió obtener puntos sin comprometerse a avances reales.

Finalmente, los sistemas de bicicleta pública de los dos municipios que cuentan con uno, Monterrey y Guadalupe, operan bajo gestión privada. Ningún municipio del AMM cuenta con un sistema de administración pública, lo que limitó el puntaje de ambos al 50% del indicador correspondiente.

| Municipio      | Vías ciclistas existentes |          | Vías ciclistas rehabilitadas |          |
|----------------|---------------------------|----------|------------------------------|----------|
|                | Reportado                 | Validado | Reportado                    | Validado |
| Monterrey      | 40.59 km                  | 32.48 km | 2.08 km                      | 2.08 km  |
| Guadalupe      | 15.63 km                  | 3.96 km  | 4.40 km                      | 0 km     |
| García         | 3.07 km                   | 0 km     | 0 km                         | 0 km     |
| Santa Catarina | 0.50 km                   | 0.50 km  | N/A                          | N/A      |
| Juárez         | 0.48 km                   | 0.48 km  | N/A                          | N/A      |
| Apodaca        | 0 km                      | 0 km     | 0 km                         | 0 km     |
| TOTAL          | 60.27 km                  | 37.42 km | 6.48 km                      | 2.08 km  |

**NOTA:** N/A: municipio sin infraestructura previa, indicador excluido por reponderación.



## Mayores avances y rezagos

Los indicadores con mayor nivel de acreditación fueron los de programas de fomento y biciestacionamientos: cinco de los seis municipios que entregaron información acreditaron cada uno de ellos. Las cajas bici, el área de movilidad ciclista y la estrategia de movilidad siguieron de cerca, con cuatro municipios acreditados en cada caso. El bloque de acciones y el bloque institucional concentraron, en general, los resultados más altos.

**Se percibe un entendimiento limitado por parte de los municipios de conceptos de diseño de infraestructura ciclista, las evidencias enviadas muestran circuitos y no redes que se conectan con las calles de la ciudad, señalización incompatible con los tipos de infraestructura como señales de prioridad a lo largo de ciclocarriles o cajas bici en intersecciones no semaforizadas, e incluso señalización confusa que pone en riesgo a las personas ciclistas al dar una falsa sensación de seguridad.**

Los mayores rezagos se concentraron en el bloque de infraestructura. El indicador de vías ciclistas rehabilitadas fue el menos acreditado de todo el índice: solo Monterrey lo cumplió. El de vías ciclistas existentes no estuvo lejos: únicamente Monterrey, Juárez y Santa Catarina validaron kilómetros de infraestructura ciclista. En ambos casos, la brecha entre lo reportado y lo validado fue significativa en varios municipios, como se detalla en las fichas individuales.

En campañas de comunicación y biciescuelas, tres de seis municipios acreditaron cada indicador. En ambos casos, varios municipios presentaron evidencia que no cumplió los criterios establecidos: convocatorias sin registro de ejecución, actividades que no correspondían al formato del indicador, o materiales sin el alcance requerido para una campaña estructurada.



Vía ciclista reportada por Santa Catarina  
Fuente: Municipio



## Diferencias entre municipios

La brecha entre el municipio que obtuvo la evaluación más alta y el que obtuvo la más baja entre los que entregaron información es de 70.8 puntos porcentuales:

**Monterrey obtuvo 96.3% y García 25.5%. Esa distancia no refleja únicamente diferencias en infraestructura o recursos: refleja también diferencias en la capacidad de documentar, acreditar evidencia y cumplir los criterios técnicos del índice.**

El caso más ilustrativo de que el número no lo dice todo se observa al comparar las puntuaciones de Guadalupe (51.3%), Santa Catarina (51.1%) y Apodaca (48.1%). Aunque Guadalupe y Santa Catarina alcanzaron una calificación casi idéntica, sus realidades municipales son opuestas:

Guadalupe tiene infraestructura ciclista previa y un bloque institucional acreditado en su totalidad, pero no pudo validar sus vías ciclistas existentes ni sus vías rehabilitadas. Santa Catarina partió de cero en infraestructura, acreditó 0.5 km de vía ciclista nueva, pero no acreditó ningún indicador institucional. La misma calificación expresa situaciones municipales completamente distintas.

Al igual que Santa Catarina, Apodaca partió del mismo punto: sin infraestructura ciclista previa. Sin embargo, Apodaca acreditó el bloque institucional completo y Santa Catarina no acreditó ninguno. La diferencia no está en lo que hicieron, sino en lo que pudieron demostrar.

Para los tres municipios con categoría SD no es posible establecer comparaciones con los municipios evaluados: sin evidencia entregada, no hay criterios verificables que comparar.

Ciclista en  
Multimodal  
Zaragoza,  
Monterrey.  
*Fuente: David  
Pulido*



## ¿Qué explican las diferencias?

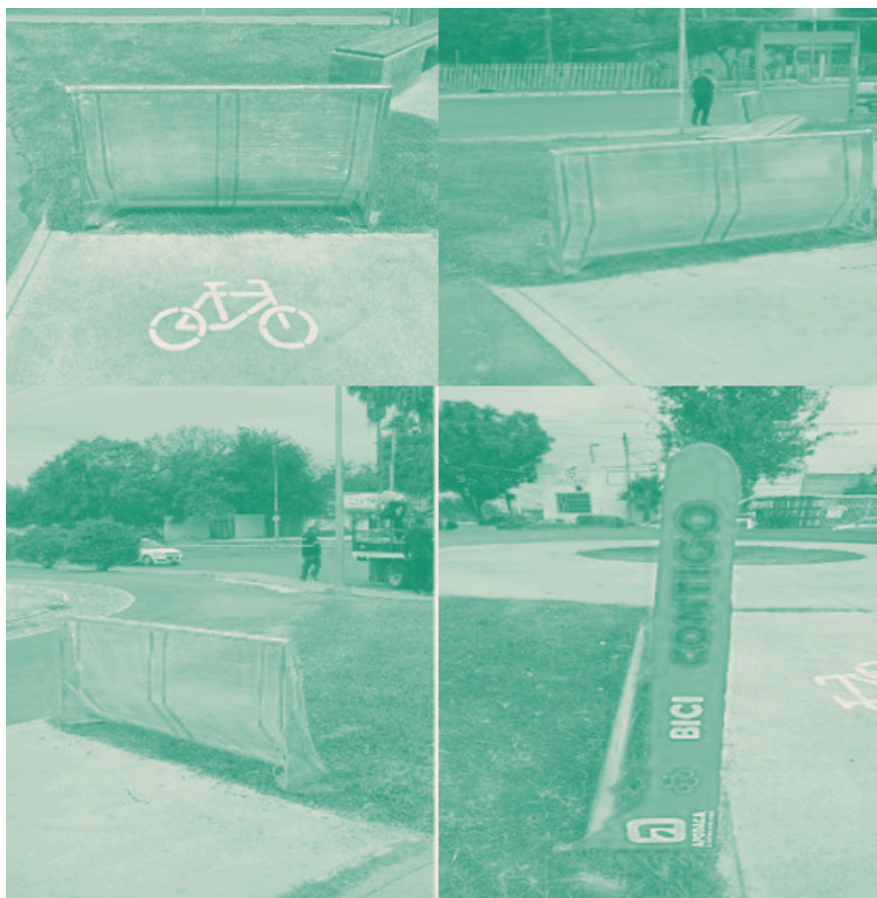
Las diferencias en calificación entre municipios responden a más de un factor, y no siempre al más evidente.

La capacidad institucional preexistente es un factor diferenciador, pero no determinante por sí solo. Los municipios que cuentan con un área dedicada a la movilidad ciclista y una estrategia publicada tienen condiciones más favorables para documentar sus acciones y orientar recursos. Sin embargo, la calificación de Apodaca ilustra el límite de esa explicación: acreditó el bloque institucional completo y aun así obtuvo 48.1%, porque la capacidad institucional no se tradujo en infraestructura acreditable.

Un factor igual o más determinante fue la capacidad de documentar y cumplir los criterios técnicos del índice. Lo que un municipio tiene no siempre coincide con lo que puede demostrar que tiene bajo los criterios del índice. Esta brecha entre existencia y acreditación es, en varios casos, tan explicativa de la calificación como la infraestructura misma.

Las metas municipales también tuvieron un efecto en los resultados. Al ser definidas por los propios municipios, y no contar con pisos mínimos establecidos externamente, en algunos indicadores se establecieron compromisos de cero o cercanos a cero. Esto significa que, en esos casos, el cumplimiento de la meta podía alcanzarse sin que necesariamente implicara un avance respecto a la situación de partida. Por ello, los resultados deben leerse considerando tanto el cumplimiento de las metas como el nivel de avance que estas representan frente a las condiciones existentes al inicio del periodo.

La decisión de no entregar información, en el caso de General Escobedo, San Nicolás de los Garza y San Pedro Garza García, también es un dato que requiere lectura. No participar en un proceso de evaluación pública de política municipal no es una omisión neutral: es una posición frente a la transparencia y la rendición de cuentas en el ejercicio del gasto público.



Biciestacionamiento en Apodaca. Fuente: Municipio





*Ciclista cruzando el Arco de la Independencia, Monterrey. Fuente: David Pulido*

## Alcance de la calificación

La calificación de cada municipio refleja el cumplimiento de criterios objetivos verificados mediante evidencia documental durante un periodo específico. Mide si los municipios cuentan con la infraestructura, las acciones y las estructuras institucionales que el índice establece como condiciones mínimas para una movilidad ciclista funcional, conforme a la normativa nacional y estatal vigente.

Lo que la calificación no mide es igualmente importante. No mide la percepción ciudadana sobre las condiciones para andar en bicicleta. No mide seguridad vial ni siniestralidad. No mide la proporción de personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte cotidiano. Un municipio con calificación alta ha podido documentar que cumple con los criterios del índice; eso es relevante y significativo para el seguimiento de la política pública de movilidad activa, pero no equivale necesariamente a que sea el mejor lugar del área metropolitana para circular en bicicleta.

Una calificación baja puede reflejar ausencia de acción, pero también puede reflejar dificultades para acreditar lo que existe: infraestructura sin señalización, evidencia incompleta, o criterios técnicos que el municipio no alcanzó a cumplir en el periodo evaluado. La calificación registra lo que fue posible verificar con la evidencia recibida en el marco del IB, no todo lo que ocurrió.

La edición 2026 es la primera medición del IB en el Área Metropolitana de Monterrey. Sus resultados establecen una línea base, no un veredicto. Lo que esta edición aporta es un punto de referencia documentado desde el cual medir el avance, o la ausencia de él, en las ediciones siguientes.

# ¿Cómo se construyó y cómo se midió el IB?



El Índice Biciamigable (IB) fue desarrollado en el marco de la Segunda evaluación de Alcalde, Cómo Vamos (2024-2027) por Cómo Vamos Nuevo León, con el apoyo de Pueblo Biciclero y una red de especialistas, a partir de la normatividad estatal y nacional, el Manual de Calles y el Ranking Ciclociudades del ITDP. Valora tanto intervenciones de alto impacto como acciones de menor escala, según el contexto de cada municipio.

La evaluación del IB 2026 contempló las metas, reportes y evidencias entregadas por los municipios con corte general a marzo de 2026. Para los indicadores que contaban con una medición previa, como los kilómetros de infraestructura ciclista, el periodo evaluado abarca de septiembre de 2024 a marzo de 2026, tomando como línea base el resultado de la 5ª evaluación del trienio anterior (agosto de 2024).

El índice organiza sus diez indicadores en tres bloques con pesos distintos:

| Bloque                           | #  | Indicador                                                    | Ponderación |
|----------------------------------|----|--------------------------------------------------------------|-------------|
| Infraestructura ciclista         | 1  | Vías ciclistas existentes                                    | 30.00%      |
|                                  | 2  | Vías ciclistas rehabilitadas                                 | 10.00%      |
|                                  | 3  | Sistema de bici pública                                      | 6.50%       |
|                                  | 4  | Biciestacionamientos                                         | 6.50%       |
|                                  | 5  | Cajas bici                                                   | 7.00%       |
| Acciones (proyectos y programas) | 6  | Programas de fomento al uso de la bicicleta                  | 7.50%       |
|                                  | 7  | Biciescuelas                                                 | 7.50%       |
|                                  | 8  | Campañas de comunicación / sensibilización                   | 5.00%       |
| Capacidad institucional          | 9  | Estrategia de Movilidad en Bicicleta                         | 15.00%      |
|                                  | 10 | Contar con área en operación encargada de movilidad ciclista | 5.00%       |

**Nota:** La suma de las ponderaciones individuales es 99.5%, no 100%. El 0.5% restante corresponde a un desfase en el diseño del instrumento que se conserva en los resultados publicados y se ajusta para la segunda edición.





## Tres formas de calcular

No todos los indicadores se miden igual. El IB aplica tres tipos de cálculo:

### 1. Proporcional con base de partida (indicador 1):

Mide el avance entre la infraestructura ciclista que existía al inicio del periodo y la meta comprometida por el municipio. Un municipio que parte de más kilómetros necesita avanzar más para obtener el mismo puntaje que uno que parte de cero.

### 2. Proporcional simple (indicadores 2, 4, 5, 6, 7 y 8):

Mide qué proporción de la meta comprometida se alcanzó y pudo acreditarse con evidencia.

### 3. Binario (indicadores 3, 9 y 10):

La acción existe o no existe. El indicador 3 opera bajo la misma lógica, con una variante: si el sistema de bici pública es operado por una entidad privada, se otorga el 50% del puntaje.

## Reponderación para municipios sin infraestructura previa

Reponderación para municipios sin infraestructura previa Juárez, Santa Catarina y Apodaca no contaban con infraestructura ciclista al inicio del periodo. Para estos tres municipios, el indicador 2 (vías ciclistas rehabilitadas) se excluyó del denominador del cálculo, porque no había infraestructura que rehabilitar. El ajuste aplica únicamente a los indicadores del bloque de infraestructura.

## Umbral del 85%

Alcanzar una calificación de 85% o más equivale al 100% de cumplimiento del índice. Este umbral reconoce que no todos los municipios pueden acreditar todos los indicadores de igual forma y que llegar a ese nivel ya representa un estándar mínimo de la política pública de movilidad en bicicleta. En esta primera edición, solo Monterrey lo superó.

Ciclista en ciclovía Pedro Martínez... Fuente: SEDUSO Monterrey.



## Antecedentes

El IB tiene raíces en REVICI, la Rúbrica de Evaluación de Infraestructura Ciclista que Pueblo Bicicletero desarrolló como parte de una colaboración con Cómo Vamos Nuevo León en 2020.

Durante cuatro ediciones, REVICI permitió documentar el estado real de las vías ciclistas del Área Metropolitana de Monterrey utilizando cuatro principios fundamentales para la infraestructura ciclista: segura, cómoda, atractiva y directa.

Los hallazgos de REVICI se integraban como indicador técnico del programa Alcalde Cómo Vamos de CVNL, generando evidencia para fiscalizar la inversión pública y exigir rendición de cuentas a los gobiernos locales.

## De REVICI al IB

Con la experiencia acumulada, tanto Cómo Vamos Nuevo León como Pueblo Bicicletero identificaron la oportunidad de ampliar el alcance de la medición. Un solo indicador de infraestructura, aunque riguroso, no capturaba la dimensión completa de la política pública de movilidad ciclista municipal. La propuesta fue construir un índice más integral, alineado con lo que la Ley de Movilidad Sostenible del Estado exige a los municipios: no solo vías ciclistas, sino también programas, biciescuelas, sistemas de bicicleta pública y capacidad institucional. La idea se presentó a los municipios en una mesa de trabajo y fue aceptada. El IB conservó el indicador de infraestructura ciclista, ahora con un peso distribuido entre diez indicadores, y añadió dos bloques nuevos que amplían la lectura de lo que cada municipio hace y puede demostrar.



*Evaluadores utilizando la herramienta REVICI.  
Fuente: Pueblo Bicicletero*



# La falta de información también es un resultado



General Escobedo, San Nicolás y San Pedro Garza García no entregaron metas ni evidencia en esta primera edición del IB. Su calificación es 0%. No porque no hayan hecho nada, sino porque no participan en este ejercicio de transparencia y rendición de cuentas entregando evidencia, por lo que no es posible evaluarlos. Este índice mide lo que los municipios hacen y pueden demostrar, no participar es ya una respuesta.

Pero el problema de la información no se limita a los municipios que no participaron. Entre los seis que sí entregaron evidencia, la forma en que documentaron y almacenan sus acciones reveló un patrón que vale la pena nombrar.

La mayor parte de la evidencia llegó almacenada en carpetas de Google Drive o cuentas de OneDrive personales, no en páginas institucionales ni en portales de transparencia. Eso significa que esa información, en los términos en que fue entregada, no es accesible para cualquier persona. Requiere que alguien tenga el enlace, que quien lo generó no haya cambiado de puesto, y que la carpeta siga activa. Ninguna de esas condiciones asegura que la información siga disponible mañana, ni que cualquier persona pueda acceder a ella el día de hoy.

Esto no es solo un problema metodológico relacionado con esta evaluación, es un problema para cualquier persona que quiera saber qué está haciendo su municipio en materia de movilidad en bicicleta. No debería ser necesario esperar una evaluación externa, ni solicitar información por oficio o el Sistema Nacional de Transparencia para acceder a los registros de un programa o proyecto público; ya sea un inventario municipal de cajas bici, la relación de talleres de capacitación en movilidad ciclista o el documento público de la estrategia municipal de movilidad en bicicleta.

La Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nuevo León establece que los municipios, como sujetos obligados, deben difundir proactivamente la información de interés público y mantenerla accesible y actualizada en medios electrónicos. Las acciones de movilidad ciclista entran de lleno en la categoría de interés público.

**El IB puede ser un punto de partida para cambiar esa práctica.** Un municipio que ordena su información, la publica proactivamente en su portal institucional en formatos abiertos y accesibles, no solo cumple con una obligación legal, sino que convierte la información pública en un recurso al que cualquier persona puede acceder, usar y citar para exigir mejores políticas públicas.

# La evidencia detrás de los resultados



El repositorio del IB 2026 contiene la documentación entregada por cada municipio para el proceso de evaluación. Está organizado en carpetas por municipio donde se integran los insumos y materiales originales que se presentaron por cada indicador, sin edición o curaduría.

**Esta información está alojada en la nube institucional de Cómo Vamos Nuevo León para su acceso público.**





# ¿Qué aprendimos?



Esta primera edición del IB no es solo un diagnóstico sobre los municipios del Área Metropolitana de Monterrey, es también una oportunidad para evaluar el instrumento mismo. Durante el proceso identificamos aprendizajes que orientarán los ajustes de la siguiente medición.

Varios municipios construyeron infraestructura ciclista sin cumplir la normativa técnica vigente. Algunos confundieron campañas con programas, o presentaron la misma evidencia para acreditar indicadores distintos. En algunos casos, las estrategias de movilidad siguen la estructura que exige la ley, pero sin desarrollar sus componentes con contenido técnico real.

Las metas municipales mostraron un límite del instrumento. Sin pisos mínimos, varios municipios fijaron compromisos de cero o cercanos a cero en indicadores clave, obteniendo puntos sin comprometerse a avances reales. Esas metas contradicen el Artículo 5 de la ley estatal de movilidad, que establece la jerarquía de movilidad como criterio para la inversión presupuestal pública. Una meta de cero en infraestructura ciclista no es una posición neutral, es una decisión de priorización que el IB no penaliza en su formato actual. Este sería uno de los ajustes que más atención requiere en la siguiente edición.

Un municipio puede cumplir los criterios del IB y al mismo tiempo tomar decisiones de política pública contrarias a las leyes y normativas. El Índice no captura esa contradicción y no es un defecto de diseño que se resuelva ajustando indicadores, es más bien un argumento para complementar el IB con otros mecanismos de rendición de cuentas sobre la gestión municipal integral.

La capacidad de los municipios para documentar, organizar y acreditar acciones con evidencia técnica resultó determinante en la evaluación de esta edición. Esto resalta la necesidad de fortalecer esas capacidades institucionales que no solo favorecen la revisión con el IB sino son un catalizador para que el municipio mejore sus prácticas de transparencia proactiva.



Ciclista en día lluvioso,  
Monterrey. Fuente:  
SEDUSO Monterrey.

# ¿Qué sigue?

La aspiración es que el IB sea un ejercicio anual realizado en el marco del programa Alcalde Cómo Vamos. La continuidad es parte de su propósito, ya que cada edición permitirá identificar tendencias, avances y retrocesos en la política municipal de movilidad ciclista.

La edición 2026 identificó ajustes necesarios. El más urgente es el mecanismo de metas, sin embargo cualquier ajuste al instrumento deberá tener como criterio el que los resultados de cada edición sean comparables.

Los resultados de esta primera edición son un punto de partida. Para los municipios, los indicadores no

acreditados señalan con precisión qué hace falta para alcanzar el estándar mínimo del índice en la siguiente edición. Para quienes dan seguimiento a la política de movilidad, son evidencia documentada con la que se puede exigir avances concretos.

El valor del IB depende de que sus resultados se socialicen y utilicen, que los municipios los lean, que la sociedad civil los cite y que su publicación año con año haga cada vez más difícil ignorar qué se ha hecho y qué no en materia de movilidad ciclista en el Área Metropolitana de Monterrey.



Ciclovía en  
Distritotec.  
Monterrey.  
*Fuente:* Pueblo  
Bicicletero.

# Bisi

DE LO  
MICRO  
A LO  
MACRO



## Índice Biciamigable 2026

