Bicicleta Club de Catalunya

CIF: G-62538103
C/Verneda 16-22, 08018 Barcelona
Tel. 902 532 222 / 933 077 100
www.bacc.info / info@bacc.info

# ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE BICICLETAS PÚBLICAS EN ESPAÑA

Subvencionado por:

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

Equipo técnico:

Haritz Ferrando (coordinación)

Esther Anaya y Diana González

Agradecimientos:

Grupos de ConBici,
especialmente: Gasteizko Bizikleteroak y Burgos Con Bici

Universidad de Burgos: Hernan Gonzalo y Marta Rojo.

Fundación Movilidad Sostenible, Madrid.

Jorge López (web Circulaenbici)

Ayuntamientos colaboradores,
especialmente: Burgos, Vitoria-Gasteiz, Barcelona, Terrassa y Sevilla.

Transyt (Universidad Politécnica de Madrid)

Institut d'Estudis Territorials de Catalunya (IET)

Empresas relacionadas con las bicicletas públicas.

Octubre de 2009

## ÍNDICE

**1. Introducción ..... 9**

1.1 Objetivos ..... 9

1.2 Antecedentes ..... 9

1.3 Contexto de la investigación ..... 10

1.3.1 Estudios españoles ..... 10

1.3.2 Programas europeos y bicicletas públicas ..... 12

1.4 Metodología ..... 12

1.4.1 Compilación de la información disponible ..... 12

1.4.2 Análisis y discusión ..... 13

1.5 Estructura del documento ..... 13

**2. Inventario de los servicios de bicicletas públicas en España ..... 14**

**3. Resultados y discusión ..... 19**

3.1 Modelo de sistemas ..... 19

3.2 Edad de los servicios existentes ..... 20

3.3 Dimensionamiento de los servicios ..... 21

3.4 Relación con la población ..... 21

3.5 Relación con el territorio ..... 22

3.6 Intermodalidad con el ferrocarril ..... 23

**4. Tipos de sistemas de bicicletas públicas en funcionamiento ..... 24**

4.1 Sistemas de atención personal - manual ..... 24

4.2 Sistemas automáticos ..... 24

4.3 Fichas de los sistemas de bicicletas públicas en España ..... 26

4.3.1 Ciclocity - JCDecaux ..... 30

4.3.2 Smartbikes - Clear Channel ..... 32

4.3.3 Bicicard – ITCL ..... 34

4.3.4 Cemusa ..... 36

4.3.5 Onroll - Domoblue ..... 38

4.3.6 Citymover - Icnita ..... 40

4.3.7 Urbikes ..... 42

**5. Conclusión ..... 45**

**6. Referencias y bibliografía ..... 47**

6.1 Referencias ..... 47

6.2 Bibliografía ..... 47

**7. Índice de figuras y tablas ..... 48**

**8. Anexo: Fichas de las ciudades con bicicletas públicas ..... 49**

8.1 Jerez de la Frontera ..... 49

8.2 Algeciras ..... 50

8.3 Montilla ..... 51

8.4 Córdoba ..... 52

8.5 Baeza ..... 53

8.6 Málaga ..... 54

8.7 Alcalá de Guadaíra ..... 55

8.8 Dos Hermanas ..... 56

8.9 Sevilla ..... 57

8.10 Avilés y Castrillón ..... 58

8.11 Gijón (+ Bicis) ..... 59

8.12 Gijón (Cyclocity) ..... 60

8.13 Las Palmas de Gran Canaria ..... 61

8.14 Santa Cruz de Tenerife ..... 62

8.15 Mancomunidad de Altamira - Los Valles ..... 63

8.16 Santander ..... 64

8.17 Camargo ..... 65

8.18 Mancomunidad de Municipios Sostenibles ..... 66

8.19 Albacete ..... 67

8.20 Alcázar de San Juan ..... 68

8.21 Ciudad Real ..... 69

8.22 Puertollano ..... 70
8.23 Talavera de la Reina ..... 71
8.24 Ávila ..... 72
8.25 Burgos ..... 73
8.26 Miranda de Ebro ..... 74
8.27 León ..... 75
8.28 Ponferrada ..... 76
8.29 San Andrés del Rabanedo ..... 77
8.30 Villaquilambre ..... 78
8.31 Palencia ..... 79
8.32 Segovia ..... 80
8.33 Medina del Campo ..... 81
8.34 Valladolid ..... 82
8.35 Zamora ..... 83
8.36 Vic ..... 84
8.37 Granollers ..... 85
8.38 Terrassa ..... 86
8.39 Barcelona ..... 87
8.40 Castellbisbal ..... 88
8.41 El Campello ..... 89
8.42 San Vicente del Raspeig ..... 90
8.43 Benicássim ..... 91
8.44 Castellón de la Plana ..... 92
8.45 Mancomunidad de la Ribera Alta ..... 93
8.46 Catarroja ..... 94
8.47 Denia ..... 95
8.48 Plasencia ..... 96
8.49 Santiago de Compostela ..... 97

8.50 El Ferrol ..... 98
8.51 La Coruña ..... 99
8.52 Lugo ..... 100
8.53 Orense ..... 101
8.54 Pontevedra ..... 102
8.55 Logroño ..... 103
8.56 Leganés ..... 104
8.57 Alcalá de Henares ..... 105
8.58 Mancomunidad del Sudeste ..... 106
8.59 Alhama de Murcia ..... 107
8.60 San Javier ..... 108
8.61 San Pedro del Pinatar ..... 109
8.62 Ceutí ..... 110
8.63 Lorca ..... 111
8.64 Puerto Lumbreras ..... 112
8.65 Cartagena ..... 113
8.66 Totana ..... 114
8.67 Pamplona ..... 115
8.68 Zumaia ..... 116
8.69 Donostia-San Sebastián ..... 117
8.70 Barakaldo ..... 118
8.71 Bilbao ..... 119
8.72 Getxo ..... 120
8.73 Vitoria-Gasteiz ..... 121
8.74 Zaragoza ..... 122

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 Objetivos

Es necesario satisfacer una necesidad de información en el campo de las bicicletas públicas en España, un campo de reciente introducción, que se encuentra en plena juventud y que precisa de apoyo constante. Este estudio pretende continuar una tarea de investigación ya comenzada y que continuará en diversos otros frentes. Su contribución en estos momentos es la actualización de datos sobre la materia y las conclusiones que se desprendan de sus resultados. Para que esta información sea útil precisa alcanzar a los agentes implicados, por ello se prevé un plan de difusión del estudio.

Los objetivos son diversos:

- Inventariar los sistemas existentes en España y disponer de una base de datos actualizada
- Recopilar información sobre estos sistemas mediante:
    - Cuestionarios
    - Visitas técnicas
    - Dossier de prensa
    - Solicitud de información a los operadores y proveedores de sistemas
- Obtener datos técnicos útiles para la implantación práctica de los sistemas como ratios, porcentajes óptimos, etc.
- Realizar propuestas de mejora para la implantación de los sistemas.
- Difundir estos datos a través de publicaciones, presentaciones en congresos, jornadas, etc.

Este estudio está pensado como una herramienta técnica. Con este objeto, se difundirá a administraciones, consultores, empresarios y cualquier agente relacionados con este sector y que se considere que pueda resultarle útil esta información.

## 1.2 Antecedentes

Desde las primeras iniciativas en sistemas de bicicletas públicas, se han venido realizando estudios académicos, empresariales y administrativos sobre las bicicletas públicas en diversos países europeos. Programas europeos como Niches y Optimum2 se han ocupado particularmente de estas iniciativas, generando en el caso de Niches documentos de divulgación y en el caso de Optimum2, alojando inventarios de sistemas europeos.

A diferencia de algunos países europeos con más tradición ciclista, la implantación de estos sistemas en España comenzó en un momento de crecimiento del uso de la bicicleta. Esto hizo que estos sistemas adquirieran una tremenda importancia como herramientas de promoción de la bicicleta, ya que en muchos sitios, no existía una cultura ciclista previa ni tan siquiera ofrecían las condiciones de ciclabilidad necesaria. Debido a que en esos momentos no había suficiente información sobre la bicicleta pública y el estudio de los desplazamientos urbanos en bicicleta era aún incipiente, pasó a ser prioritaria la necesidad de una política integral de la bicicleta en la que se enmarcaran estos proyectos [ConBici, 2007].

Durante el año 2007, una colaboración entre Bicicleta Club de Catalunya (BACC) y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) permitió la publicación de una Guía Metodológica para la Implantación de Sistemas de Bicicletas Públicas en España [IDAE, 2007]. Esta publicación se presentó en unas jornadas cuyos contenidos fueron preparados por el mismo equipo que ahora presenta esta propuesta, las I Jornadas de la Bicicleta Pública, que se celebraron los días 29 y 30 de noviembre de 2007 en Barcelona.

Previamente a dichas jornadas y a la redacción de la Guía, el mismo equipo que redacta este estudio también realizó un estudio técnico sobre las bicicletas públicas en España. Para este estudio se realizó un cuestionario a todos los sistemas de bicicletas públicas existentes en ese momento en nuestro país y se recopiló información exhaustiva de cada uno de ellos. Los resultados de la gestión y el proceso de esta información ofrecieron datos e indicadores de alto interés para la posterior planificación y desarrollo de los sistemas. Se trató del primer estudio técnico comparativo de los sistemas de bicicletas públicas en España.

La propuesta que presentamos es la continuación de estos estudios, que creemos serán beneficiosos para la correcta implantación de los sistemas de bicicletas públicas en España.

## 1.3 Contexto de la investigación

Existen, en estos momentos, diversos estudios sobre la bicicleta pública. Se citan los españoles y europeos. Con todos ellos se ha establecido contacto y se tiene conocimiento mutuo de los proyectos en curso.

### 1.3.1 Estudios españoles

PRO-BICI

El proyecto Pro-Bici se subtitula “Metodologías de planificación y gestión de estrategias de promoción de la bicicleta”.

Comenzó en 2007, cuando el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas) concede una ayuda de I+D+i ligada al Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte de la convocatoria de ese año al equipo investigador formado por personal de:

- Universidad Politécnica de Madrid,
- Universidad de Cantabria,
- Universidad de Burgos,

- Steer Davies Gleave,
- Y otros dos colaboradores.

El objetivo general es desarrollar un modelo para cuantificar el potencial de la bicicleta en la movilidad urbana cotidiana e identificar las variables clave para impulsar su uso.

Para alcanzarlo se propone:

- Identificar y analizar los principales factores de decisión de los usuarios, diseñando y validando una metodología específica de encuestas para viajes en bicicleta. A partir de los resultados que se obtengan de su aplicación a los dos casos de estudio, se desarrollará un modelo de demanda de viajes en bicicleta, que permitirá testar la sensibilidad al cambio modal.

- Las encuestas servirán, también, para identificar los elementos clave de toda estrategia "user-oriented" de promoción de la bicicleta.

- Por último se desarrollará un procedimiento específico para la evaluación socio-económica de instalaciones de préstamo de bicicletas y criterios para su diseño óptimo.

Los resultados se plasmarán en una Guía metodológica de promoción y gestión de la bicicleta, que incluirán también las experiencias relevantes nacionales e internacionales.

Los municipios de Santander (Cantabria) y Burgos (Castilla y León) serán los seleccionados como casos de estudio en los que se harán las encuestas para validar las metodologías y ajustar el modelo de demanda; también se implementarán planes piloto en el municipio de Rivas (Madrid).

Con esta investigación se pretende encontrar las respuestas oportunas a las siguientes preguntas que surgen a la hora de plantear la promoción de la bicicleta como respuesta o complemento de políticas de movilidad sostenible: ¿cómo es el fenómeno?, ¿qué se puede hacer?, ¿qué alcance tiene el uso de la bicicleta? y ¿es rentable?

<u>IET-Institut d'Estudis Territorials</u>

El IET recibió una ayuda del Ministerio de Fomento en la convocatoria del año 2008 de las ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos. Su estudio "Promoción del uso de la bicicleta o implantación de bicicletas públicas: Exploración de potenciales y sinergias en ciudades medias españolas." se está realizando en estos momentos y recogerá la información y los resultados que se obtengan en el presente estudio.

<u>EREN Castilla y León</u>

El estudio "Diagnosis de los sistema de préstamo de bicicletas de Castilla y León", en ejecución para el Ente Regional de la Energía de Castilla y León, ha sido promovido por este organismo, dentro del Marco de la aplicación en Castilla y León de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España [E4+] Plan de Acción 2008-2012 del Gobierno de España.

### 1.3.2 Programas europeos y bicicletas públicas

Existen varios proyectos europeos que tratan las bicicletas públicas. En sus páginas web se pueden encontrar documentos de referencia.

- **Niches**: www.niches-transport.org Durante la fase del proyecto que finalizó en 2008, se generó un documento de "Policy Notes" para bicicletas públicas "Public Bikes" en el apartado de New Seamless Mobility. Se centraba en el aspecto de innovación tecnológica aplicada al transporte que tienen los sistemas más avanzados de bicicletas públicas.

- **Optimum2**: www.optimum2.org "Optimal Planning Through Implementation of Mobility Management". Recoge algunos estudios sobre bicicletas públicas. Se trata de un proyecto de base de datos de buenas prácticas relacionadas con ir a pie y en bicicleta.

- **OBIS**: www.obisproject.com "Optimising Bike Sharing in European Cities". Proyecto de 3 años de duración que evaluará los sistemas de bicicleta pública existentes en Europa y desarrollará un manual de buenas prácticas.

## 1.4 Metodología

Para conocer el estado del arte de las bicicletas públicas se han inventariado todos los sistemas existentes en España junto con sus datos e indicadores principales.

Se han escogido unos casos de estudio particulares, que han sido visitados y estudiados en más profundidad.

El estudio se ha realizado en dos fases metodológicas: la recopilación de información y el análisis y discusión posteriores.

### 1.4.1 Compilación de la información disponible

La recopilación requería una selección previa de la muestra, dada la gran variabilidad de sistemas existentes ya en nuestro país.

En primer lugar, se decidió no incluir los parques comunitarios de bicicletas, por resultar casos diferentes en cuanto a perfil de usuario, alcance de la actuación y extensión de sus implantaciones. En segundo lugar, se han incluido solamente sistemas de alcance urbano, esto es, se han descartado los que se reducen a un campus universitario, un polígono industrial, o no están dedicados a todos los usuarios residentes del territorio de alcance.

Esto no quiere decir que no exista ya un buen número de sistemas de bicicleta pública y préstamos de bicicleta en centros universitarios (Tubici Andalucía, Bicicampus Barcelona, etc.), cada vez más iniciativas de "lanzaderas" entre estaciones de transporte público (ferroviario, tranviario o de autobuses y centros de trabajo, como en Vitoria-Gasteiz o Málaga).

El estudio se ha llevado a cabo mediante la recopilación extensiva de datos vía internet y prensa diaria mayormente. La idea inicial era contar con un cuestionario que se debía rellenar por las ciudades, que más tarde, con motivo de agilizar la recogida de datos, se decidió realizar por teléfono. Gracias a que la mayoría de la información se puede hallar a día de hoy en internet, la elaboración de dosieres de prensa para cada sistema ya proporcionó casi toda la información necesaria, por lo que solo se ha recurrido a la consulta directa de los responsables de los sistemas en casos puntuales.

Se han incluido sistemas inaugurados hasta mediados de julio de 2009, fecha en que termina la fase de recogida de datos.

Ha habido algún sistema que ha sido clausurado, generalmente porque se ha cambiado por otro automático, como sería el caso de Santander.

La información que se ha recabado para cada sistema, se presenta en forma de breves fichas en las que se incluyen los indicadores que se han calculado especialmente para este estudio.

### 1.4.2 Análisis y discusión

La información recopilada se ha procesado para obtener datos estadísticos sobre los sistemas de bicicletas públicas. El análisis y la discusión de estos datos permiten extraer información y conclusiones sobre la implantación de estos sistemas en España.

## 1.5 Estructura del documento

El documento se estructura en tres partes, además de la introductoria:

- La primera consiste en la base de datos sobre los sistemas existentes en diversas ciudades: algunos ejemplos europeos y todas las ciudades españolas que disponen de servicios de bicicletas públicas durante la redacción del estudio.

- La segunda es un inventario de los servicios de bicicletas públicas en funcionamiento en ciudades españoles.

- Finalmente, las conclusiones del estudio muestran el estado de la cuestión en general.

## 2. INVENTARIO DE LOS SERVICIOS DE BICICLETAS PÚBLICAS EN ESPAÑA

Tal como se explica en el apartado de metodología, se han contabilizado los sistemas españoles de tipo urbano, público (esto es, abiertos a todo tipo de usuarios) y que encajen con la definición de sistema de bicicleta pública que se recoge en la Guía metodológica del IDAE [IDAE, 2007].

Los resultados de este inventario, actualizado hasta mediados de julio de 2009 son los siguientes:

- El total de sistemas de los que se ha reunido información y que están en funcionamiento son 74.
- El total de municipios que disponen de un servicio de bicicleta pública en España es de 100.

En la siguiente tabla se puede observar su localización geográfica, tanto si están ubicados en un municipio o en un conjunto de ellos, como las mancomunidades.

Tabla 1: Recopilación de los servicios de bicicletas públicas estudiados.

| Ref. | COMUNIDAD | PROVINCIA | CIUDAD/MANCOMUNIDAD | NOMBRE DEL SISTEMA |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Andalucía | Cádiz | Jerez de la Frontera | Tubici |
| 2 | | | Algeciras | Tubici Algeciras |
| 3 | | Córdoba | Montilla | Enbici |
| 4 | | | Córdoba | CycloCity |
| 5 | | Jaén | Baeza | En bici |
| 6 | | Málaga | Málaga | Prueba piloto de Smarbikes |
| 7 | | Sevilla | Alcalá de Guadaíra | Tubici |
| 8 | | | Dos Hermanas | Tubici |
| 9 | | | Sevilla | Sevici |
| 10 | Asturias | | Avilés y Castrillón | En bici por Avilés |
| 11 | | | Gijón | Gijón+bici |
| 12 | | | Gijón | Gijón-bicis |
| 13 | Canarias | Las Palmas | Palmas de Gran Canaria, Las | Biciambiental |
| 14 | | Santa Cruz de Tenerife | Santa Cruz de Tenerife | Biciambiental |
| 15 | Cantabria | | Mancomunidad Altamira - Los Valles: Santillana del Mar, Cartes, Reocín, Puente San Miguel, Torrelavega | Bicitec |
| 16 | | | Santander | Tusbic |

| Ref. | COMUNIDAD | PROVINCIA | CIUDAD/MANCOMUNIDAD | NOMBRE DEL SISTEMA |
|---|---|---|---|---|
| 17 | Cantabria | | Camargo | Servicio Municipal de Bicicletas |
| 18 | | | Mancomunidad de Municipios Sostenibles: Noja, Bareyo, Argoños. (ampliación Bárcena de Cicero, Santoña y Arnuero) | Servicio de Préstamo de Bicicletas |
| 19 | Castilla - La Mancha | Albacete | Albacete | Albacete-Bici |
| 20 | | Ciudad Real | Alcázar de San Juan | AlcázarBici |
| 21 | | | Ciudad Real | Ciudad Real Bici |
| 22 | | | Puertollano | Puertobike |
| 23 | | Toledo | Talavera de la Reina | Talavera en bici |
| 24 | Castilla y León | Ávila | Ávila | Avila te presta la bici |
| 25 | | Burgos | Burgos | BiciBur |
| 26 | | | Miranda de Ebro | Biciudad Miranda |
| 27 | | León | León | León te presta la bici |
| 28 | | | Ponferrada | TuBiCi |
| 29 | | | San Andrés del Rabanedo | San Andrés te presta la bici |
| 30 | | | Villaquilambre | Villaquilambre te presta la bici |
| 31 | | Palencia | Palencia | Palencia te presta la bici |
| 32 | | Segovia | Segovia | Segovia te presta la bici (2008) Segovia de BICIo (2009) |
| 33 | | Valladolid | Medina del Campo | Medina del Campo te presta la bici |
| 34 | | | Valladolid | Valladolid en Bici |
| 35 | | Zamora | Zamora | Zamora te presta la bici |
| 36 | Catalunya | Barcelona | Vic | Bici Vic |
| 37 | | | Granollers | Ambicia't |
| 38 | | | Terrassa | Ambicia't |
| 39 | | | Barcelona | Bicing |
| 40 | | | Castellbisbal | Mou-te en bici – cada dia |
| 41 | Comunidad Valenciana | Alicante | El Campello | Bicicamp |
| 42 | | | San Vicente del Raspeig | BiciSanVi |
| 43 | | | Benicássim | Préstamo gratuito de bicicletas |
| 44 | | Castellón | Castellón de la Plana | BiciCas |

| Ref. | COMUNIDAD | PROVINCIA | CIUDAD/MANCOMUNIDAD | NOMBRE DEL SISTEMA |
|---|---|---|---|---|
| 45 | Comunidad Valenciana | Castellón | Mancomunidad de la Ribera Alta: Alzira, Algemesí, Benimodó, Carcaixent y Carlet | Ambici |
| 46 | | Valencia | Catarroja | Catarroda |
| 47 | | | Denia | Oxigena |
| 48 | Extremadura | Cáceres | Plasencia | BiciPlas |
| 49 | Galicia | La Coruña | Santiago de Compostela | Combici |
| 50 | | | El Ferrol | Ferrol en bici |
| 51 | | | La Coruña | Bicicoruña |
| 52 | | Lugo | Lugo | Rebicíclate |
| 53 | | Orense | Ourense | Roda Limpo |
| 54 | | Pontevedra | Pontevedra | PillaBici |
| 55 | La Rioja | Logroño | Logroño | Logrobici |
| 56 | Madrid | | Leganés | Enbici |
| 57 | | | Alcalá de Henares | Alcalá Bici |
| 58 | | | Mancomunidad del Sudeste:Belmonte de Tajo, Brea de Tajo, Carabaña, Estremera, Fuentidueña de Tajo, Orusco de Tajuña, Perales de Tajuña, Tielmes, Valdaracete, Valdelaguna, Valdilecha, Villamanrique de Tajo y Villarejo de Salvanés | |
| 59 | Murcia | | Alhama de Murcia | Alhama Bici |
| 60 | | | San Javier | San Javier en bici |
| 61 | | | San Pedro del Pinatar | Punto Bici |
| 62 | | | Ceutí | Ceutí en bici |
| 63 | | | Lorca | Servicio gratuito de préstamo de bicicletas |
| 64 | | | Puerto Lumbreras | Bici-Puerto |
| 65 | | | Cartagena | BiCity |
| 66 | | | Totana | Bicito Totana |
| 67 | Navarra | | Pamplona | Nbici |
| 68 | País Vasco | Guipúzcoa | Zumaia | Mugi |
| 69 | | | Donostia-San Sebastián | D-Bizi |
| 70 | | Vizcaya | Barakaldo | Barakaldon Bici (Vive Barakaldo en Bici) |
| 71 | | | Bilbao | Bilbon Bizi |
| 72 | | | Getxo | Getxo en bici |
| 73 | | Álava | Vitoria-Gasteiz | Servicio Municipal de Préstamo de Bicicletas |
| 74 | Aragón | Zaragoza | Zaragoza | Bizi |

Se ha elaborado un mapa, a través de la herramienta de internet Googlemaps, con la localización de estos sistemas, su nombre y página web. Esta herramienta se puede encontrar en la dirección:

http://maps.google.es/maps/ms?ie=UTF8&hl=es&msa=0&msid=104987441930534774753.00046f4c979f756797693&ll=42.326062,-3.669434&spn=11.382956,28.45459&z=6

Este mapa tiene la ventaja que puede enlazarse desde otras páginas web y se puede actualizar periódicamente por sus editores.

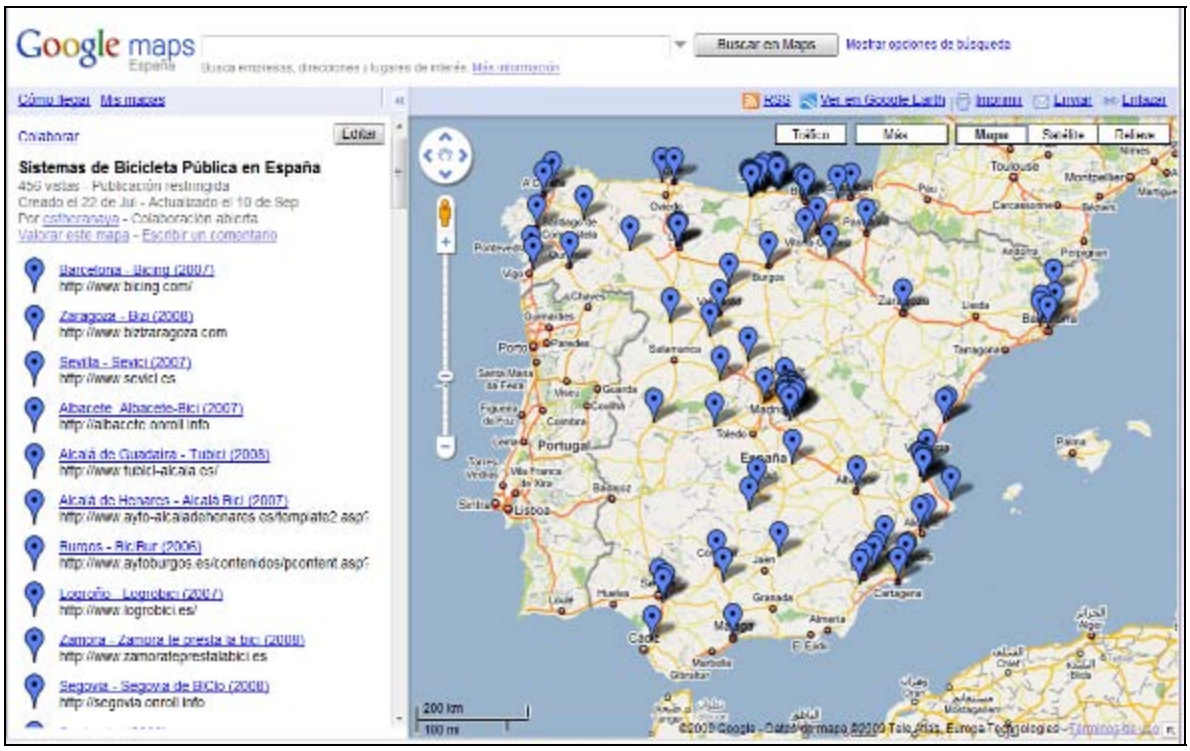



Figura 1: Imagen del mapa electrónico con la ubicación de los sistemas de bicicleta pública presentes en España. Googlemaps, elaboración propia.

La información de este mapa se ha volcado en el siguiente, con el objeto de referenciar los puntos de localización con cada municipio:

Figura 2: Localización de los municipios españoles con sistemas de bicicletas públicas. Elaboración propia. (Numeración diferente de la utilizada en el resto del documento)

En los siguientes apartados se presenta una ficha de cada uno de los sistemas con la información obtenida.

# 3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este apartado se contemplan cada uno de los campos analizados. Así, se realizan análisis y valoraciones de las informaciones y datos obtenidos a través de los cuestionarios y la documentación recabada de cada uno de los sistemas que forman parte del estudio.

En el anexo se encuentran la información recabada y los indicadores calculados a partir de ella, para cada sistema. En este apartado se presenta un resumen y las medias de los indicadores estudiados.

## 3.1 Modelo de sistemas

La tipología básica de los sistemas de bicicleta pública en España es doble manual o automático. A finales de 2007, la mitad de los sistemas en funcionamiento eran automáticos y la mitad manuales. Progresivamente se ha producido un aumento del peso de los sistemas automáticos ya que prácticamente todos municipios que implantan sistemas nuevos optan por los automáticos, y también porque se da el caso de sistemas manuales que se han cambiado o están cambiándose a sistemas automáticos.

**De los 74 sistemas, solo 21 son manuales, un 28%**

**El resto, un 72% son automáticos**

Dentro de los sistemas automáticos hay varios tipos, ofrecidos por diversas empresas. El siguiente gráfico muestra la proporción de sistemas con cada una de las tipologías de sistemas automáticos que están funcionando en estos momentos.

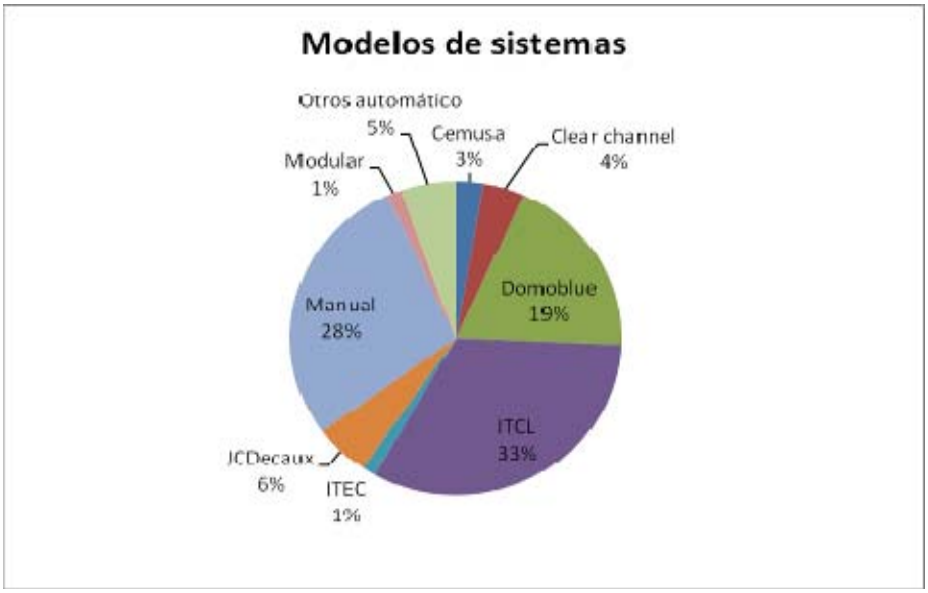



Figura 3: Sistemas automáticos utilizados en las ciudades estudiadas. Elaboración propia.

A parte de los sistemas implantados, existen otras empresas que están desarrollando sistemas o los importan de otros países y que los ofrecen actualmente al mercado español, participando en los concursos que se encuentran abiertos en la actualidad.

## 3.2 Edad de los servicios existentes

Los sistemas de bicicletas en España han experimentado un gran desarrollo desde principios de 2007.

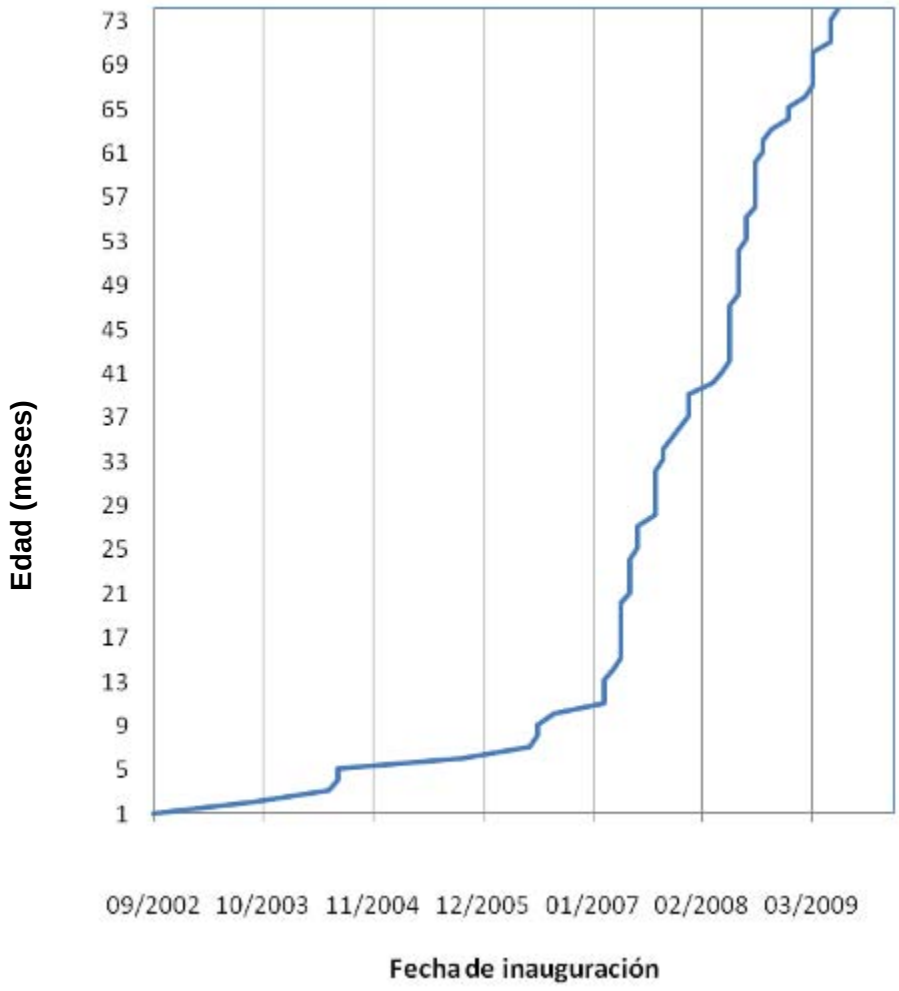



Figura 4: Servicios de bicicletas públicas ordenados según fecha de implantación. Elaboración propia.

**La media de edad actual de los servicios españoles es de unos 2 años**

Se puede decir que ya han superado un primer año de funcionamiento y están reaccionando a los primeros ajustes realizados. Se podría decir que nos encontramos en el período de “adolescencia” de estos sistemas en España. Su entrada en la etapa adulta es el reto que se plantea en estos momentos, en que ya deberían empezar a desarrollarse instrumentos de seguimiento y gestión en función de los primeros resultados obtenidos.

## 3.3 Dimensionamiento de los servicios

El número de bicicletas y de estaciones de cada servicio se encuentra en el anexo que contiene las fichas de cada sistema.

También se debe tener en cuenta que el campo “Número de bicicletas” corresponde a las bicicletas en servicio, es decir, no a toda la flota, que incluiría también el stock y las que están en reparación o mantenimiento.

**En julio de 2009 había un total de 16.549 bicicletas públicas y 1.115 estaciones**

La media de bicicletas y estaciones por sistema queda alterada por los 3 sistemas de gran escala que hay en estos momentos en España, que son Barcelona, Sevilla y Zaragoza, así que se ha prescindido de ellas para calcular las medias. Según las medias obtenidas de esta manera,

**El número medio de bicicletas por sistema es de 104, el de estaciones de 6 por sistema**

Estas medias se podrían considerar bajas para sistemas automáticos de implantación completa, con lo que se deduce que la influencia de los sistemas manuales y de los automáticos que todavía no se han implantado en toda su extensión es aún muy grande en el global.

Estas cifras medias, por otra parte, se asemejan mucho a los mínimos que se fijan en las subvenciones de los entes de energía, con lo que también se puede observar que la mayoría de estos sistemas se financian y estructuran según estas subvenciones.

## 3.4 Relación con la población

Los indicadores que se pueden obtener de la relación entre el dimensionamiento de los sistemas y la población que tiene acceso comienzan a utilizarse para la evaluación de los sistemas de bicicleta pública. El más común es el del número de población por estación o por bicicleta. Este indicador da una idea de cuánta población tiene acceso al sistema y en qué medida.

Sin embargo, a menudo se olvida que la densidad de población es un factor importante en cuanto a su dimensionamiento y accesibilidad de los usuarios, por tanto, se ha añadido este dato en cada campo de la tabla anexada, para que se compare con los resultados que aparecen en cada caso. En el siguiente punto se evalúa la relación entre el dimensionamiento del sistema y el territorio que cubre.

Los resultados obtenidos se presentan en las fichas de cada servicio, pero las medias son las siguientes:

Tabla 2: Relación del promedio del número de habitantes con la media de estaciones y bicicletas

| Indicadores | Habitantes |
|---|---|
| Promedios | 150.341 |
| Relación con estaciones | 9.611 |
| Relación con bicicletas | 655 |

De esta tabla obtenemos que:

**Cada estación se destina al uso de una población de 9.611 habitantes**

**Cada bicicleta se destina al uso de 655 habitantes**

Y también que hay:

**16 bicicletas por cada 10.000 habitantes**

**1 estación por cada 10.000 habitantes**

## 3.5 Relación con el territorio

Teniendo en cuenta que no todo el territorio de un municipio se encuentra abastecido, estas cifras no son el abastecimiento real, sino el que se daría en caso de que el sistema abasteciera todo el territorio municipal.

**En el total de la superficie territorial dotada de sistemas de bicicleta pública hay una media de 0,07 estaciones por km$^2$ y de 1,02 bicicletas por km$^2$.**

Estos indicadores tan bajos, siendo como son la media de todos los casos, nos indican que los sistemas no cubren aun todo el territorio y que además, no lo hacen de forma suficientemente densa.

## 3.6 Intermodalidad con el ferrocarril

También hay que considerar que los sistemas manuales no se sitúan en las estaciones porque dependen del personal de atención al público de dependencias de la administración o en convenio con la administración, convenio que no se ha dado en ningún caso con los operadores de ferrocarril.

El potencial es alto, ya que la mayoría de las ciudades tienen estaciones, pero no se ha podido explotar debido a la tipología de los sistemas y a otros factores no identificados, pese a que una prioridad del planeamiento de los sistemas de bicicleta pública debería ser el de facilitar la intermodalidad.

**De los 74 sistemas, solo 29 tienen algún punto bici situado en las inmediaciones de la estación de ferrocarril (Renfe u operadores regionales).**

**De los 45 restantes, en 8 de ellos no pasa el ferrocarril por el territorio que comprenden.**

# 4. TIPOS DE SISTEMAS DE BICICLETAS PÚBLICAS EN FUNCIONAMIENTO

Los sistemas de bicicletas públicas pueden dividirse en dos tipos actualmente, los sistemas atención personal o manuales y los automáticos.

## 4.1 Sistemas de atención personal - manual

Estos sistemas requieren que los usuarios se identifiquen ante el personal de atención al público cuando deseen disponer de una bicicleta o devolverla. Si el sistema carece de registro, el usuario tiene que dejar una fianza (en metálico o con tarjeta bancaria) o su documento de identidad.

Los puntos-bici suelen ser equipamientos públicos (centros cívicos, polideportivos, oficinas de la administración,...), oficinas de turismo, hoteles, etc. En algunos casos, estos puntos ya disponen de personal propio que asumen la atención a los usuarios de las bicicletas públicas, por lo que los gastos en recursos humanos son reducidos. Como contrapartida, las personas de atención al público tienen múltiples ocupaciones y puede haber saturación en hora punta, tanto de atención como de disponibilidad de las bicicletas. La colaboración entre los diferentes agentes se realiza a través de la firma de convenios entre el ente gestor (suele ser el ayuntamiento) y los entes que se suscriben al sistema. El horario de apertura del sistema se limita al de cada punto de préstamo, que además puede ser diferente en cada caso.

Esta tipología de sistemas no ha crecido en los dos últimos años en las ciudades españolas. La mayoría de las nuevas implantaciones son de tipo automático. También se dan casos de cambio de sistema manual a automático.

La problemática de estos sistemas es que si tienen éxito y crecen, se complica su gestión, ya que implica la coordinación con el personal de los diferentes puntos de atención. Los tiempos máximos de uso suelen ser de entre 2 y 4 horas y suelen estar orientados tanto al uso cotidiano como al turismo y al ocio. En cuanto al coste, pueden ser enteramente gratuitos, parcialmente o funcionar como un alquiler. Eso depende de la financiación de que dispongan, que puede provenir de fuentes públicas (generalmente el ayuntamiento), privadas (cadenas de hoteles, operadores de transporte, etc.) o de ambos, mixta.

## 4.2 Sistemas automáticos

Se trata de los sistemas más flexibles en cuanto a operación, localización y aplicación de tarifas. En los sistemas automáticos no hace falta personal de atención al público para disponer de la bicicleta o devolverla sino que, o bien el punto-bici está automatizado, o bien lo está la bicicleta. De modo que, para operar, se puede hacer mediante una tarjeta o código de usuario o por telefonía móvil. Estos sistemas pueden ser gestionados por administraciones, compañías de publicidad en el mobiliario urbano o por operadores de transporte público.

En los sistemas que operan con tarjeta, la tecnología suele estar en los aparcamientos. El usuario tiene una tarjeta inteligente y es reconocido por un lector

instalado en las torres de control de los puntos-bici. La torre centraliza las órdenes de operación del sistema y las transmite a cada punto de anclaje, de manera que libera o bloquea cada una de las bicicletas. El usuario se comunica a través de una pantalla táctil o un sencillo teclado situado en la torre.

Estos sistemas tienen la ventaja de que la tarjeta inteligente puede albergar diversos servicios: transporte público, aparcamiento, acceso a equipamientos y servicios, etc. Solamente en algunas ciudades se ha incorporado el uso del sistema de bicicletas públicas a la oferta de servicios de las tarjetas llamadas “ciudadanas”. Estas tarjetas se expenden a los residentes, así que si se desea ampliar el uso a los visitantes, debe facilitársele otro tipo de acceso al sistema.

En cuanto a los sistemas que operan a través del teléfono móvil, la tecnología puede estar en la bicicleta, como Call a Bike [Call a Bike, 2009], o en el punto-bici, como el sistema Onroll de Domoblue. En el caso de estar en la bicicleta, el sistema permite que el vehículo se pueda dejar en cualquier lugar que permita el anclaje del sistema de cierre, lo que supone mucha más libertad al no tener que llevar la bicicleta a un punto-bici localizado. En cuanto a los sistemas de desbloqueo de la bicicleta por móvil estando ésta anclada en una estación, el funcionamiento es muy parecido al de una tarjeta inteligente, con la desventaja de que el usuario tiene que enviar un mensaje SMS tanto para desbloquear como para bloquear la bicicleta, y son mensajes de pago.

Los sistemas automáticos son de gestión más simple que los manuales, ya que involucran menos personal y se automatizan las tareas de gestión. Por el lado de gestión y coordinación se ahorran recursos, pero los sistemas automáticos requieren una mayor inversión en infraestructuras y bicicletas por su elevado nivel tecnológico. Las aplicaciones informáticas y de telecomunicaciones permiten además la obtención de datos detallados del uso del sistema, tanto a tiempo real como acumulados. Esto permite aplicar tarifas diferenciadas tanto desde la contratación inicial por parte del usuario (diferentes tipos de abonos) como en el cobro final de los servicios (si utilizan más la bici se les puede aplicar una tarifa más económica, etc.).

Dado que no requieren atención personal, estos sistemas pueden funcionar las 24 horas del día.

Respecto al sistema automático, suele haber menos bicicletas por punto-bici, aunque su automatización permite que pueda haber multitud de estaciones o puntos-bici.

## 4.3 Fichas de los sistemas de bicicletas públicas en España

Los diversos modelos de sistemas de bicicletas públicas presentes en España se han resumido en forma de ficha.

El siguiente cuadro resume los diversos modelos de sistemas que hay presentes en España en estos momentos y las ciudades en las que están implantados:

Tabla 3: Diferentes sistemas de bicicletas públicas y ciudades en las que están instalados. Elaboración propia.

| MODELO | CIUDAD o MANCOMUNIDAD |
|---|---|
| Cemusa | Pamplona / Iruña<br>Donostia - San Sebastian |
| Clear Channel | Barcelona<br>Málaga<br>Zaragoza |
| Domoblue | Albacete<br>Alhama de Murcia<br>Baeza<br>El Campello<br>Ciudad Real<br>Mancomunidad de la Ribera Alta:<br>Alzira, Algemesí, Benimodó, Carcaixent y Carlet<br>Montilla<br>Palencia<br>Puertollano<br>San Javier<br>San Pedro del Pinatar<br>Segovia<br>Talavera de la Reina<br>Villaquilambre |

| MODELO | CIUDAD o MANCOMUNIDAD |
|---|---|
| ITCL | Alcalá de Guadaíra<br>Alcázar de San Juan<br>Algeciras<br>Avilés y Castrillón<br>Burgos<br>Castelló de la Plana<br>Catarroja<br>Ceutí<br>Denia<br>Dos Hermanas<br>Jerez de la Frontera<br>Leganés<br>León<br>Logroño<br>Miranda de Ebro<br>Orense / Ourense<br>Plasencia<br>Ponferrada<br>Pontevedra<br>San Andrés del Rabanedo<br>San Vicente del Raspeig<br>Totana<br>Zamora<br>Zumaia |
| ITEC | Mancomunidad Altamira - Los Valles: Santillana del Mar, Cartes, Reocín, Puente San Miguel, Torrelavega |
| JCDecaux | Córdoba<br>Gijón<br>Santander<br>Sevilla |

| MODELO | CIUDAD o MANCOMUNIDAD |
|---|---|
| manual | Alcalá de Henares<br>Ávila<br>Barakaldo<br>Benicássim<br>Bilbao / Bilbo<br>Camargo<br>Cartagena<br>Castellbisbal<br>Getxo<br>Gijón<br>Lorca<br>Lugo<br>Mancomunidad de Municipios Sostenibles: Noja, Bareyo, Argoños. (ampliación Bárcena de Cicero, Santoña y Arnuero)<br>Mancomunidad del Sureste: Belmonte de Tajo, Brea de Tajo, Carabaña, Estremera, Fuentidueña de Tajo, Orusco de Tajuña, Perales de Tajuña, Tielmes, Valdaracete, Valdelaguna, Valdilecha, Villamanrique de Tajo y Villarejo de Salvanés<br>Medina del Campo<br>Las Palmas de Gran Canaria<br>Puerto Lumbreras<br>Santa Cruz de Tenerife<br>Terrassa<br>Valladolid<br>Vic<br>Vitoria-Gasteiz |
| Urbikes-Modular | Granollers |
| Otros automáticos | La Coruña / A Coruña<br>El Ferrol<br>Santiago de Compostela |

Los contactos con los diferentes proveedores de los sistemas de bicicletas públicas en funcionamiento en España se reúnen en la siguiente tabla:

Tabla 4: Proveedores de los sistemas de bicicletas públicas en funcionamiento en España. Fuente: elaboración propia.

| EMPRESA | DIRECCIÓN | TELÉFONO | EMAIL |
|---|---|---|---|
| CLEAR CHANNEL | Arturo Soria, 336. 2ª planta. 28033 Madrid | Tel: 917883700 | clearchannel@clearchannel.es |
| JCDECAUX | Av. de Aragón, 328 Pol. Ind. "Las Mercedes" 28022 Madrid | Tel: 918374100 | comercial@jcdecaux.es |
| DOMOBLUE | Avda. Charles Darwin, 20 - Parque Tecnológico 46980 Paterna (Valencia) | Tel: 960451070 | info@domoblue.com |
| ITCL | López Bravo, 70. Pol. Ind. 09001Villalonquéjar Burgos | Tel: 947298471 | info@itcl.es |
| CEMUSA | Francisco Sancha, 24 28034 Madrid | Tel: 913583344 | infocemusa@fcc.es |
| URBIKES | C/ Sant Magí, 21. 08191 Rubí (Barcelona) | Tel: 936999670 | urbikes@urbikes.com |
| ICNITA | C/ Onyar núm. 61 Polingesa, Sector llevant E 17457 Riudellots de la Selva (Girona) | Tel: 902304308 | info@citymover.es |
| ITEC | C/ Castelar, 27, Entlo. Izq. 39004 Santander (Cantabria) | Tel: 942364101 | itec@iteccantabria.com |

### 4.3.1 Ciclocity - JCDecaux

| | |
|---|---|
| **Nombre** | CICLOCITY |
| **Desarrollado por** | JC DECAUX |
| **Concepto** | Sistema automático en el que el usuario opera a través de una tarjeta magnética. Cada bicicleta está anclada a un pilón que integra un punto de interacción con el usuario (lector de tarjeta). |
| **Año de inicio** | 2002 |
| **Lugar de inicio** | Viena (Austria) |
| **Otras implantaciones fuera de España** | Bruselas (Bélgica); Lyon, París, Rouen, Besançon, Marsella, Mulhouse, Toulouse, Aix en Provence, Amiens (Francia); Luxemburgo (Luxemburgo). |
| **Infraestructuras** | Estación: se compone de tantos pilones como bicicletas quieran disponerse. La operación se realiza en el mismo pilón. Cada estación tiene una columna informativa interactiva.<br>Bicicleta: pesa 22 kg, dispone de portaequipajes delantero en forma de cesto, sillín regulable, cambio de velocidades integrado, luces reglamentarias. Las bicicletas tienen un cierre que se puede utilizar para dejarla atada durante estacionamientos de corta duración.<br>Vehículos: furgonetas. Para París se ha desarrollado una flota de vehículos más sostenibles: furgonetas eléctricas y bicicletas de pedaleo asistido con remolques o alforjas rígidas. Ver fotos. |
| **Funcionamiento** | Los usuarios se dan de alta en el sistema mediante un registro y reciben una tarjeta inteligente con la que operan. El sistema permite la obtención de abonos de corta duración en los cuales el registro se realiza en el propio terminal de acceso o punto de información, el cual dispone de lector de tarjetas bancarias, con las que se debe efectuar el pago del abono, y que está preparado para emitir una tarjeta de usuario.<br>Aparte del terminal de acceso, cada bicicleta está anclada a un pilón que desbloquea la bicicleta escogida por el usuario desde dicha terminal al pulsar un botón. El usuario que desea utilizar una bicicleta debe dirigirse al terminal de acceso, pasar la tarjeta por el lector, introducir su PIN, escoger la bicicleta y desplazarse al instante al punto de anclaje para desbloquearla. Para devolver la bicicleta solo es necesario acoplarla al enganche del punto de anclaje y comprobar que quede bien anclada (con el testimonio luminoso).<br>Es posible consultar la disponibilidad de bicicletas en cada punto-bici vía web. |
| **Página web** | http://www.jcdecaux.com/content/jcdecaux_fr/groupejcdecaux/cyclocity/ , http://www.jcdecaux.com/content/jcdecaux_fr/innovationdesign/40ans/40gamme15.html |

Velo'v en Lyon, Francia.

Instalación de una estación de Ciclocity en Sevilla

Bicicleta y terminal Velib' en París

Furgoneta y estación Velib', París

Furgoneta eléctrica de mantenimiento Velib', París

Bicicletas de pedaleo asistido de mantenimiento y limpieza

Figura 5: Sistema Ciclocity de JCDecaux. Fuente: Gordon Price, JCDecaux, BACC y Flickr.

### 4.3.2 Smartbikes - Clear Channel

| | |
|---|---|
| **Nombre** | SMARTBIKE |
| **Desarrollado por** | CLEAR CHANNEL |
| **Concepto** | Bicicletas ancladas a un terminal de diseño específico con cierre automático e identificación del usuario mediante una tarjeta magnética. |
| **Año de inicio** | 1997 |
| **Lugar de inicio** | Rennes (Francia) |
| **Otras implantaciones fuera de España** | Caen, Dijon, Perpignan (Francia), Drammen, Oslo, Bergen, Trondheim (Noruega); Goteborg, Estocolmo (Suecia); Washington DC (EEUU). |
| **Infraestructuras** | Estación: se trata de barras modulares de tres bicicletas que se unen para formar la estación, que se opera y gestiona a través de una columna de información o punto de interacción con el usuario. Las bicicletas quedan ancladas perpendicularmente a la barra de la estación.<br>Bicicleta: se da prioridad a la ligereza (16,5 kg) y la funcionalidad (3 velocidades). Sillín adaptable, portaequipajes delantero. Anclaje situado en el manillar. Rueda posterior parcialmente cubierta con un soporte publicitario.<br>Vehículos: furgonetas de diferente tamaño adaptadas para las funciones de limpieza, mantenimiento o transporte de las bicicletas. |
| **Funcionamiento** | El usuario debe registrarse y de esta forma obtendrá la tarjeta magnética que le permitirá acceder a los puntos de préstamo. En el punto de préstamo, la tarjeta identificativa le permitirá desbloquear una bicicleta y poder hacer uso de ella. El sistema permite la expedición de varios tipos de abonos en función de la duración de los mismos. El abono de corta duración se puede hacer en la columna de información de cualquier estación utilizando la tarjeta de crédito para efectuar el pago in situ.<br>Las estaciones no requieren la instalación de cableado en la vía pública porque utilizan la transmisión de datos vía GPRS.<br>El sistema también bloquea las bicicletas cuando detecta que ha sido devuelta inmediatamente de forma consecutiva por tres usuarios distintos. El mantenimiento y la reparación del sistema se han simplificado al máximo para que se puedan realizar rápidamente y sin provocar alteraciones en el servicio. Hay furgonetas adaptadas especialmente para la reparación y el mantenimiento y otras para la reposición y el transporte de las bicicletas.<br>Recientemente, el sistema ha implantado un sistema de información al usuario a través del móvil para conocer la disponibilidad de las estaciones. |
| **Página web** | www.smartbike.com |

Smartbikes en Noruega – Primera generación Smartbikes (Rennes) – Información del sistema a través de dispositivos móviles

Estación Bicing con terminal a primer plano – Bicicleta Bicing anclada a la barra de la estación

Información al usuario vía página web sobre la disponibilidad de bicicletas en las estaciones Bicing

Figura 6: Sistema Smartbikes de Clear Channel. Fuente: Clear Channel, BACC.

### 4.3.3 Bicicard – ITCL

| | |
|---|---|
| **Nombre** | BICICARD |
| **Desarrollado por** | ITCL – Instituto Tecnológico Castilla y León |
| **Concepto** | Sistema automático basado en estaciones fijas y operación por tarjeta inteligente. |
| **Año de inicio** | 2006 |
| **Lugar de inicio** | Burgos |
| **Infraestructuras** | Estación: precisa de conexión ADSL y alimentación eléctrica, aunque se pueden devolver bicicletas en ausencia de estos dos suministros. Se ofrece la posibilidad de cerrar las estaciones durante la noche para que no haya que llevarlas a almacén.<br>Barras donde hay los puntos de anclaje (bancadas)<br>Puntos de información con pantalla táctil y lector de tarjetas RFID donde el usuario se identifica mediante la tarjeta inteligente y un PIN<br>Bicicletas: se trata de bicicletas de modelos convencionales pero adaptadas para su utilización en el sistema:<br>- Anclaje frontal<br>- Sillín regulable con sistema antiextracción<br>- Portaequipaje posterior<br>- Posibilidad de publicidad en el cuadro o las ruedas<br>Vehículos: furgonetas. |
| **Funcionamiento** | El usuario que se registra en el sistema recibe una tarjeta inteligente y un PIN individual. Una vez en la estación se identifica mediante la tarjeta y accede a su cuenta con el PIN. El usuario debe escoger una bicicleta y el sistema la desbloquea. Para devolver la bicicleta solo debe encajarla en el sistema de anclaje y asegurarse de que el sistema la ha bloqueado.<br>Información en línea de la disponibilidad de las bicicletas a tiempo real.<br>El software está diseñado para la gestión, información y mantenimiento de la flota del sistema. |
| **Página web** | www.itcl.es |

Columna de primera generación (Burgos) – Columna de segunda generación (Burgos)

Estación de segunda generación ITCL en Burgos – Detalle del sistema de anclaje de la bicicleta

Bicicleta del sistema ITCL en Ponferrada – Servicio de disponibilidad de las estaciones en construcción, web Bicisanvi.

Figura 7: Sistema Bicicard de ITCL. Fuente: ITCL.

### 4.3.4 Cemusa

| | |
|---|---|
| **Nombre** | CEMUSA (Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A.) |
| **Desarrollado por** | Equipo de empresas del sistema Biciincittà (Italia): Giugiaro, Orbea, Comunicare, Luma... lideradas por CEMUSA |
| **Concepto** | Sistema automático. |
| **Año de inicio** | 2007 |
| **Lugar de inicio** | Pamplona |
| **Otras implantaciones fuera de España** | Roma (Italia) |
| **Infraestructuras** | Estaciones:<br>Columna de información<br>Pilones de anclaje individuales (uno por bicicleta)<br>Bicicletas: de diseño propio, cambio de marchas de siete velocidades, iluminación delantera y posterior.<br>Vehículos: furgonetas. |
| **Funcionamiento** | El usuario debe registrarse para acceder al servicio y recibe una tarjeta electrónica. Para desbloquear una bicicleta debe aproximar su tarjeta al lector situado en cada pilón. Para devolverla, se debe acoplar la bicicleta al anclaje y volver a pasar la tarjeta por el lector.<br>La interfaz del sistema permite visualizar los datos de las transacciones de los usuarios, la situación general de los medios, y permite el análisis de los desplazamientos y la realización de estadísticas de utilización del sistema. El sistema de telediagnosis ofrece información a tiempo real sobre la ocupación de las estaciones.<br>A través de Internet se pueden visualizar en tiempo real las bicicletas disponibles en las estaciones. Los usuarios que tienen una tarjeta pueden comprobar sus recorridos en la ficha personal por medio de un login y de una contraseña. |
| **Página web** | www.cemusa.es |

Componentes del sistema nbici en Pamplona

Consulta en línea de la disponibilidad de las estaciones

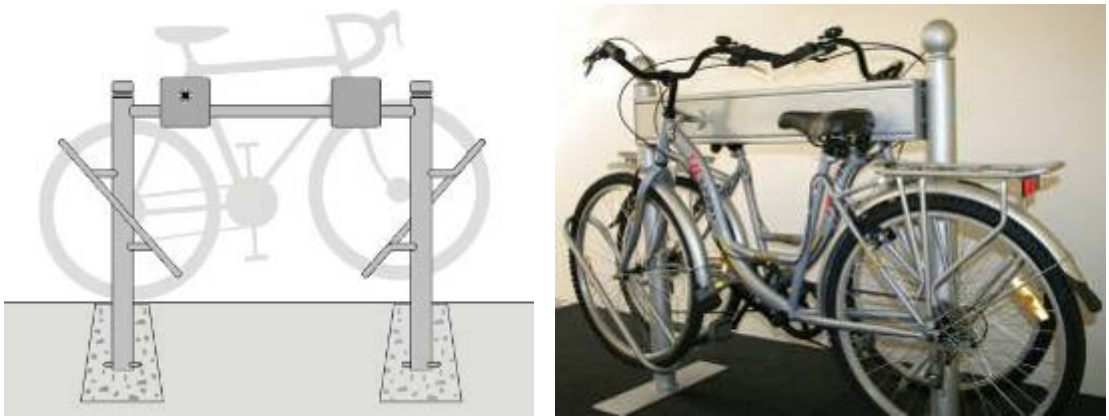
Nuevo prototipo de Cemusa presentado en Nueva York en 2007

Figura 8: Sistema CEMUSA. Fuente: Ayuntamiento de Pamplona, Cemusa.

### 4.3.5 Onroll - Domoblue

| | |
|---|---|
| **Nombre** | ONROLL |
| **Desarrollado por** | DOMOBLUE |
| **Concepto** | Sistema automático con puntos-bici fijos en el cual, mediante mensajes cortos (SMS) de móvil, se permite liberar la bicicleta y notificar su devolución. |
| **Año de inicio** | 2007 |
| **Infraestructuras** | Estación: barra o pilón de anclaje tipo expendedores automáticos, con capacidad para 5 o 10 bicicletas cada uno. Columna de información sin interactividad. Domoblue ofrece ahora diversidad en las bancadas (ver imágenes). La estación se comunica con el centro de control mediante sistemas de telefonía móvil.<br>Bicicletas: modelos ordinarios a los cuales se les ha añadido un elemento de fijación para que puedan anclarse en las marquesinas.<br>Vehículos: furgonetas de redistribución y mantenimiento. |
| **Funcionamiento** | 1. Para acceder al servicio, el usuario debe darse de alta mediante un registro. Con el alta el usuario recibe las instrucciones de uso y un código secreto que tendrá que utilizar para solicitar el préstamo.<br>2. Cuando el usuario necesite una bicicleta, tendrá que enviar un SMS a un número de teléfono con el siguiente formato de mensaje:<br>coger b<número de bicicleta> c<número de valla> <código secreto><br>3. En menos de 30 segundos la bicicleta solicitada es liberada y queda a la disposición del usuario, al cual quedará asignada hasta que la devuelva.<br>4. Una vez transcurrido el tiempo del servicio de préstamo, el usuario podrá efectuar la devolución de la bicicleta en cualquier estación de la ciudad. Para eso, se debe introducir el anclaje situado en la parte frontal de la bicicleta en la ranura de la barra de la estación.<br>5. A continuación, se notificará la devolución de la bicicleta al sistema mediante el envío de otro SMS al mismo número de teléfono con el siguiente formato de mensaje:<br>dejar b<número de bicicleta> c<número de valla> <código secreto><br>6. Con el envío de dicho SMS la bicicleta queda registrada en la valla indicada y finaliza el periodo de préstamo. |
| **Página web** | www.domoblue.com |

Puertollano (modelo Getafe)



Modelo Duocity

Segovia (modelo Urban)

Figura 9: Sistema Onroll de Domoblue. Fuente: Domoblue.

### 4.3.6 Citymover - Icnita

| | |
|---|---|
| **Nombre** | CITYMOVER |
| **Desarrollado por** | ICNITA |
| **Concepto** | Sistema automático con puntos-bici fijos en el cual se opera mediante una tarjeta chip. El sistema permite operar en cada pilón. |
| **Fecha de inicio** | 2009 |
| **Lugar de inicio** | Girona |
| **Infraestructuras** | Estación: permite varias configuraciones. Se trata de pilones conectados por la parte inferior, con lo que se reduce el efecto barrera y se consiguen las mismas prestaciones que una barra. Cada estación cuenta con una columna de información o PIU y cada punto de anclaje, situado en un pilón, permite la lectura de la tarjeta del usuario, con lo cual se pueden realizar varias operaciones de forma simultánea en una misma estación.<br>Bicicletas: modelo especialmente diseñado por el sistema. Dispone de espacio para publicidad. |
| **Funcionamiento** | El usuario debe registrarse y se le envía la tarjeta inteligente a su domicilio. Con esta tarjeta puede acceder al servicio de préstamo a través de cualquiera de los pilones de las estaciones.<br>El PIU ofrece información personalizada al usuario y también el plano de las estaciones y su disponibilidad. Esta información también se puede consultar por Internet. |
| **Página web** | www.citymover.es |

Figura 10: Sistema Citimover de Icnita en Girona (“Girocleta”). Fuente: Icnita.

### 4.3.7 Urbikes

| | |
|---|---|
| **Nombre** | URBIKES |
| **Desarrollado por** | MODULAR BPS |
| **Concepto** | Sistema automático con puntos-bici fijos en el cual se opera mediante una tarjeta chip. La bicicleta está diseñada para minimizar el mantenimiento. El sistema puede aprovechar la infraestructura instalada para el pago del aparcamiento regulado en calzada (área azul o similar). |
| **Fecha de inicio** | 2008 |
| **Lugar de inicio** | Granollers |
| **Infraestructuras** | Estación: se utiliza el PIU del área de aparcamiento regulado. Los anclajes están situados en las sujeciones de la rueda delantera. La estación permite varias configuraciones y dimensionados.<br>Anclaje: situado en la horquilla de la rueda delantera.<br>Bicicletas: modelo especialmente diseñado por el sistema que potencia la robustez, la simplicidad y el antivandalismo y que precisa el mínimo mantenimiento. |
| **Funcionamiento** | El sistema puede funcionar sin un registro de usuarios propio y sin que sea necesario abonarse. Se opera con la tarjeta de crédito y se realiza un pago instantáneo en el punto de información al usuario (PIU) de la zona de aparcamiento regulado según las tarifas establecidas.<br>En el caso de Granollers, se ha optado por un sistema de registro con tarjeta de usuario y sin la opción de tarjeta de crédito. |
| **Página web** | www.urbikes.com |

Figura 11: Sistema Urbikes de Modular. Fuente: Modular, BACC.

## 5. CONCLUSIÓN

El presente estudio demuestra que el fenómeno de implantación de los sistemas de bicicletas en España se está consolidando. Es pues el momento de unificar criterios y asentar políticas de planificación y gestión de estos sistemas que sean acordes con los principios de la movilidad sostenible y de la promoción integral de la bicicleta como modo de transporte en las ciudades.

El análisis y comentarios de los datos obtenidos han mostrado una serie de tendencias que se dan en los sistemas de bicicletas públicas españoles. Por ejemplo, se constata que existen muchos tipos de sistemas y que la evolución de los que se perciben como exitosos suele ser hacia la automatización. También se ha notado que no solamente las ciudades medianas y grandes implantan con éxito estos sistemas, sino que también las pequeñas pueden implantar sistemas adaptados a sus medidas, que les puedan dar buenos resultados.

Por otro lado, es necesario madurar los sistemas en cuanto a oferta de servicio por habitantes y por territorio, como muestran los correspondientes indicadores.

El mercado de sistemas se va ampliando y su diversificación obliga a un margen de uno o dos años más para ver qué tecnologías han resultado mejores en su implantación. Estas tecnologías necesitan ajustarse a las demandas de los sistemas a medida que estos se van desarrollando e implementando, por lo tanto, la flexibilidad en su desarrollo y gestión es una pieza clave para su éxito.

El inventario elaborado para este estudio es el más extenso existente, ya que es el más actualizado.

Es de esperar que esta fotografía del estado actual de la cuestión sea la base para posteriores estudios en profundidad sobre cada uno de los aspectos que componen el complejo y ya extenso mundo de los sistemas de la bicicleta pública en España.

# 6. REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

## 6.1 Referencias


- [IDAE, 2007] IDAE, Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España, 2007.
- [ConBici, 2007] ConBici, Estudio comparado de la situación de la bicicleta como medio de transporte en 30 municipios españoles, 2007.
- [Call a Bike, 2009] www.callabike-interaktiv.de/


## 6.2 Bibliografía


- Anaya, Esther (2009) La bicicleta pública en España. 2as Jornadas de la Bicicleta Pública, Sevilla. http://www.bicicletapublica.org/PDF/Esther_Anaya.pdf
- Anaya, Esther (2009) Public Bikes, are they developing as true public transport in Spain? Velo-City 2009, Bruselas. http://www.bacc.info/component/option,com_docman/task,doc_download/gid,87/Itemid,/
- Britton, Eric (2009) World City Bike Implementation Strategies. 2as Jornadas de la Bicicleta Pública, Sevilla. http://www.bicicletapublica.org/PDF/Eric_%20Britton.pdf
- deMaio, Paul (2009) Bike-sharing: its History and Future. Velo-City 2009, Bruselas. http://www.velo-city2009.com/assets/files/paper-DeMaio-Bike%20sharing-sub5.2.pdf
- deMaio, Paul. http://bike-sharing.blogspot.com
- Gonzalo, Hernán; Rojo, Marta; Murga, Pablo (2008). Los sistemas de bicicletas públicas: revisión de las principales experiencias en Europa. CIMO 2008 - Fundación Movilidad Sostenible, Madrid. http://www.fundacionmovilidad.es:8080/index.php?sec=11&notic=241&v=1
- International Bicycle Funt .Community Bikes Programmes, international directory www.ibike.org/encouragement/freebike.htm
- López, Ángel (2009). Bicing. El transporte público individual de Barcelona. 2as Jornadas de la Bicicleta Pública, Sevilla. http://www.bicicletapublica.org/PDF/angel_lopez.pdf
- http://sites.google.com/site/circularenbici/
- World City Bike Strategies http://worldcitybike.org/

# 7. ÍNDICE DE FIGURAS Y TABLAS

- **Figuras**

Figura 1: Imagen del mapa electrónico con la ubicación de los sistemas de bicicleta pública presentes en España. Googlemaps, elaboración propia. ..... 17

Figura 2: Localización de los municipios españoles con sistemas de bicicletas públicas. Elaboración propia. (Numeración diferente de la utilizada en el resto del documento) ..... 18

Figura 3: Sistemas automáticos utilizados en las ciudades estudiadas. Elaboración propia. ..... 19

Figura 4: Servicios de bicicletas públicas ordenados según fecha de implantación. Elaboración propia. ..... 20

Figura 5: Sistema Ciclocity de JCDecaux. Fuente: Gordon Price, JCDecaux, BACC y Flickr. ..... 31

Figura 6: Sistema Smartbikes de Clear Channel. Fuente: Clear Channel, BACC. ..... 33

Figura 7: Sistema Bicicard de ITCL. Fuente: ITCL. ..... 35

Figura 8: Sistema CEMUSA. Fuente: Ayuntamiento de Pamplona, Cemusa. ..... 37

Figura 9: Sistema Onroll de Domoblue. Fuente: Domoblue. ..... 39

Figura 10: Sistema Citimover de Icnita en Girona (“Girocleta”). Fuente: Icnita. ..... 41

Figura 11: Sistema Urbikes de Modular. Fuente: Modular, BACC. ..... 43

- **Tablas**

Tabla 1: Recopilación de los servicios de bicicletas públicas estudiados. ..... 14

Tabla 2: Relación del promedio del número de habitantes con la media de estaciones y bicicletas ..... 22

Tabla 3: Diferentes sistemas de bicicletas públicas y ciudades en las que están instalados. Elaboración propia. ..... 26

Tabla 4: Proveedores de los sistemas de bicicletas públicas en funcionamiento en España. Fuente: elaboración propia. ..... 29

# 8. ANEXO: FICHAS DE LAS CIUDADES CON BICICLETAS PÚBLICAS

## 8.1 Jerez de la Frontera

| **TUBICI** | **Jerez de la Frontera (Cádiz, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 205.364<br>– Superficie: 1.188 km$^2$<br>– Densidad de población: 173 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,49<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,01 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.054<br>– Número de habitantes por estación: 68.455 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,08<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.tubici.es y http://www.tubici-jerez.es/ | | |
| | | |

## 8.2 Algeciras

| **Tubici Algeciras** | **Algeciras (Cádiz, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**48** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 115.333<br>– Superficie: 86 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.344 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,42<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.403<br>– Número de habitantes por estación: 38.444 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,56<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (a 500 m del Parque Maria Cristina) | | |
| Observaciones: PARALIZADO | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.tubici-algeciras.es/ | | |
| | | |

## 8.3 Montilla

| **Enbici** | **Montilla (Córdoba, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**35** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 23.811<br>– Superficie: 169 km$^2$<br>– Densidad de población: 141 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,47<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,21 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 680<br>– Número de habitantes por estación: 4.762 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,21<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 | | |
| | | |
| http://montilla.onroll.info/ | Actualizado a Julio de 2009 | |
| | | |

## 8.4 Córdoba

| CycloCity | Córdoba (Córdoba, Andalucía) | |
|---|---|---|
| – Modelo: JCDecaux<br>– Inaugurado en 2003 | Bicicletas:<br>**34** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 325.453<br>– Superficie: 1.255 km$^2$<br>– Densidad de población: 259 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,10<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,01 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 9.572<br>– Número de habitantes por estación: 81.363 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,03<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ayuncordoba.es/movilidad.html | | |

## 8.5 Baeza

| **En bici** | **Baeza (Jaen, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**60** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 16.197<br>– Superficie: 193 km$^2$<br>– Densidad de población: 84 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,7<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,31 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 270<br>– Número de habitantes por estación: 3.239 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,31<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://baeza.onroll.info/ | | |

## 8.6 Málaga

| **Prueba piloto de SmartBikes** | **Málaga (Málaga, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Clear Channel<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**30** | Estaciones:<br>**2** |
| – Número de habitantes: 566.447<br>– Superficie: 395 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.434 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,05<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 18.882<br>– Número de habitantes por estación: 283.224 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,08<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.malaga.eu / Servicio de alquiler de bicicletas: SmartBike | | |
| | | |

## 8.7 Alcalá de Guadaíra

| **Tubici** | **Alcalá de Guadaíra (Sevilla, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 68.452<br>– Superficie: 285 km$^2$<br>– Densidad de población: 241 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,46<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 685<br>– Número de habitantes por estación: 17.113 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,35<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.tubici-alcala.es/ | | |
| | | |

## 8.8 Dos Hermanas

| **Tubici** | **Dos Hermanas (Sevilla, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**125** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 120.323<br>– Superficie: 161 km$^2$<br>– Densidad de población: 750 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,04<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 963<br>– Número de habitantes por estación: 30.081 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,78<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.tubici-doshermanas.es/ | | |
| | | |

## 8.9 Sevilla

| **Sevici** | **Sevilla (Sevilla, Andalucía)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: JCDecaux<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**2.500** | Estaciones:<br>**250** |
| – Número de habitantes: 699.759<br>– Superficie: 141 km$^2$<br>– Densidad de población: 4.952 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,57<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,36 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 280<br>– Número de habitantes por estación: 2.799 | – Número de bicicletas por km$^2$: 18<br>– Número de estaciones por km$^2$: 1,77 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 4 | | |
| | | |
| http://www.sevici.es/ | | Actualizado a Julio de 2009 |

## 8.10 Avilés y Castrillón

| En bici por Avilés | Avilés y Castrillón (Asturias, Asturias) | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**7** |
| – Número de habitantes: 106.360<br>– Superficie: 82 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.295 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,94<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.064<br>– Número de habitantes por estación: 15.194 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,22<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,09 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.castrillonenbici.es/ | | |
| | | |

## 8.11 Gijón (+ Bicis)

| **Gijón + Bicis** | **Gijón (Asturias, Asturias)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– naugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**276** | Estaciones:<br>**24** |
| – Número de habitantes: 275.699<br>– Superficie: 182 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.518 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,09 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 999<br>– Número de habitantes por estación: 11.487 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,52<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,13 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.energiagijon.es | | |
| | | |

## 8.12 Gijón (Cyclocity)

| **Gijón-Bici (Cyclocity)** | **Gijón (Asturias, Asturias)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: JCDecaux<br>– Inaugurado en 2004 | Bicicletas:<br>**64** | Estaciones:<br>**8** |
| – Número de habitantes: 275699<br>– Superficie: 182 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.518 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,23<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 4.308<br>– Número de habitantes por estación: 34.462 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,35<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,04 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (FEVE Renfe) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.gijon.es/Contenido.aspx?id=13208&area=104&leng=es | | |

## 8.13 Las Palmas de Gran Canaria

| **Biciambiental** | **Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas, Canarias)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**150** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 381.123<br>– Superficie: 101 km$^2$<br>– Densidad de población: 3.790 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,39<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,01 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.541<br>– Número de habitantes por estación: 76.225 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,49<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.biciambiental.org/ | | |

## 8.14 Santa Cruz de Tenerife

| **Servicio de préstamo de bicicletas** | **Santa Cruz de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife, Canarias)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**20** | Estaciones:<br>**1** |
| – Número de habitantes: 221.956<br>– Superficie: 151 km2<br>– Densidad de población: 1.474 hab/km2 | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,09<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 11.098<br>– Número de habitantes por estación: 221.956 | – Número de bicicletas por $km^2$: 0,13<br>– Número de estaciones por $km^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.20minutos.es/noticia/393012/0/tenerife/bicicleta/deporte/ | | |
| | | |

## 8.15 Mancomunidad de Altamira - Los Valles

| **Servicio Municipal de Bicicletas** | **Mancomunidad Altamira - Los Valles: Santillana del Mar, Cartes, Reocín, Puente San Miguel, Torrelavega (Cantabria, Cantabria)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITEC<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**71** | Estaciones:<br>**8** |
| – Número de habitantes: 70.910<br>– Superficie: 116 km$^2$<br>– Densidad de población: 614 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,11 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 999<br>– Número de habitantes por estación: 8.864 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,61<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| Observaciones: Torrelavega se añade en mayo de 2009 | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.mancomunidadaltamiralosvalles.es<br>http://noticiasaltamiralosvalles.blogspot.com/search/label/bicicletas | | |
| | | |

## 8.16 Santander

| **Tusbic** | **Santander (Cantabria, Cantabria)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: JCDecaux<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**200** | Estaciones:<br>**13** |
| – Número de habitantes: 182.302<br>– Superficie: 35 km$^2$<br>– Densidad de población: 5.245 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,10<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 912<br>– Número de habitantes por estación: 14.023 | – Número de bicicletas por km$^2$: 5,75<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,37 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| Observaciones: Existencia previa de un sistema manual des de junio de 2006 | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.tusbic.es/ | | |

## 8.17 Camargo

| **Servicio de Préstamo de Bicicletas** | **Camargo (Cantabria, Cantabria)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**40** | Estaciones:<br>**2** |
| – Número de habitantes: 31.086<br>– Superficie: 37 km$^2$<br>– Densidad de población: 850 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,29<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 777<br>– Número de habitantes por estación: 15.543 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,09<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.aytocamargo.es/content.asp?ContentId=2422 | | |
| | | |

## 8.18 Mancomunidad de Municipios Sostenibles

| **Servicio Municipal de Bicicletas** | **Mancomunidad de Municipios Sostenibles: Noja, Bareyo, Argoños (ampliación Bárcena de Cicero, Santoña y Arnuero) (Cantabria, Cantabria)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITEC<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**60** | Estaciones:<br>**6** |
| – Número de habitantes: 23.527<br>– Superficie: 120 km$^2$<br>– Densidad de población: 196 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,55<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,26 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 392<br>– Número de habitantes por estación: 3.921 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,50<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| Observaciones: se amplía en junio de 2008 | | |
| http://www.municipiossostenibles.com | Actualizado a Julio de 2009 | |

## 8.19 Albacete

| **Albacete-Bici** | **Albacete (Albacete, Castilla - La Mancha)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**10** |
| – Número de habitantes: 166.909<br>– Superficie: 1126 km$^2$<br>– Densidad de población: 148 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,60<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.669<br>– Número de habitantes por estación: 16.691 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,09<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe-autobuses) | | |
| | | |
| http://albacete.onroll.info/ | Actualizado a Julio de 2009 | |

## 8.20 Alcázar de San Juan

| **AlcázarBici** | **Alcázar de San Juan (Ciudad Real, Castilla - La Mancha)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 30408<br>– Superficie: 667 km$^2$<br>– Densidad de población: 46 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,64<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,10 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 608<br>– Número de habitantes por estación: 10.136 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,07<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bicialcazardesanjuan.es/ | | |
| | | |

## 8.21 Ciudad Real

| **Ciudad Real Bici** | **Ciudad Real (Ciudad Real, Castilla - La Mancha)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**7** |
| – Número de habitantes: 72.208<br>– Superficie: 285 km$^2$<br>– Densidad de población: 253 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,38<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,10 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 722<br>– Número de habitantes por estación: 10.315 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,35<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ciudadreal.es/bicicletas.html | | |
| | | |

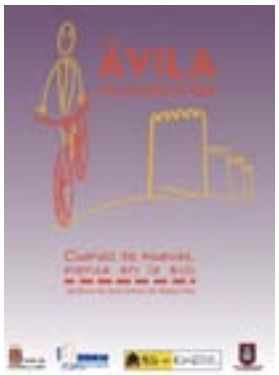
## 8.22 Puertollano

| **Puertobike** | **Puertollano (Ciudad Real, Castilla - La Mancha)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 51.305<br>– Superficie: 227 km$^2$<br>– Densidad de población: 226 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,97<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,10 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.026<br>– Número de habitantes por estación: 10.261 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,22<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe/cercano auditorio) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://puertollano.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.23 Talavera de la Reina

| **Talavera en bici** | **Talavera de la Reina (Toledo, Castilla - La Mancha)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 87.763<br>– Superficie: 186 km$^2$<br>– Densidad de población: 472 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,14<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 878<br>– Número de habitantes por estación: 17.553 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,54<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://talavera.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.24 Ávila

| Ávila te presta la bici | Ávila (Ávila, Castilla y León) | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**130** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 56.144<br>– Superficie: 231 km$^2$<br>– Densidad de población: 243 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,32<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 432<br>– Número de habitantes por estación: 18.715 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,56<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.avila.es / Ávila te presta la bici | | |
|  | | |

## 8.25 Burgos

| **BiciBur** | **Burgos (Burgos, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2006 | Bicicletas:<br>**150** | Estaciones:<br>**16** |
| – Número de habitantes: 177.879<br>– Superficie: 107 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.661 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,84<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,09 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.186<br>– Número de habitantes por estación: 11.117 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,40<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,15 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (próximamente) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.aytoburgos.es/contenidos/pcontent.asp?contentid=36985&nodeid=38358 | | |

## 8.26 Miranda de Ebro

| **Biciudad Miranda** | **Miranda de Ebro (Burgos, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 39.589<br>– Superficie: 101 km$^2$<br>– Densidad de población: 391 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,26<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,13 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 792<br>– Número de habitantes por estación: 7.918 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,49<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (pza estación) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.biciudadmiranda.es/ | | |
| | | |

## 8.27 León

| **León te presta la bici** | **León (León, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 135.119<br>– Superficie: 39 km$^2$<br>– Densidad de población: 3.462 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,74<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.351<br>– Número de habitantes por estación: 33.780 | – Número de bicicletas por km$^2$: 2,56<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,10 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| www.aytoleon.es | | Actualizado a Julio de 2009 |
| | | |

## 8.28 Ponferrada

| TuBiCi | Ponferrada (León, Castilla y León) | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 67.969<br>– Superficie: 283 km$^2$<br>– Densidad de población: 240 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,47<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 680<br>– Número de habitantes por estación: 16.992 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,35<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://88.2.222.173:81/BiciPonferrada/bici.swf | | |

## 8.29 San Andrés del Rabanedo

| **San Andrés te presta la bici** | **San Andrés del Rabanedo (León, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 30.036<br>– Superficie: 52 km$^2$<br>– Densidad de población: 577 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,33<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,17 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 300<br>– Número de habitantes por estación: 6.007 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,92<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,10 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.sanandresteprestalabici.es/ | | |
| | | |

## 8.30 Villaquilambre

| **Villaquilambre te presta la bici** | **Villaquilambre (León, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 15.996<br>– Superficie: 53 km$^2$<br>– Densidad de población: 304 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 6,25<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,25 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 160<br>– Número de habitantes por estación: 3.999 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,90<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,08 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Apeadero Renfe) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://villaquilambre.onroll.info/ | | |
| | | |

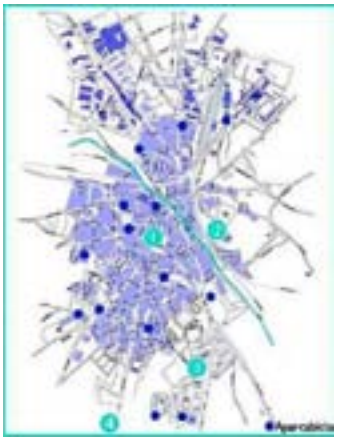
## 8.31 Palencia

| **Palencia te presta la bici** | **Palencia (Palencia, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**45** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 82.626<br>– Superficie: 95 km$^2$<br>– Densidad de población: 870 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,54<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.836<br>– Número de habitantes por estación: 16.525 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,47<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://palencia.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.32 Segovia

| **Segovia te presta la bici Segovia de BICIo (2009)** | **Segovia (Segovia, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**48** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 56.858<br>– Superficie: 164 km$^2$<br>– Densidad de población: 348 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,84<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.185<br>– Número de habitantes por estación: 18.953 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,29<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (AVE) | | |
| Observaciones: Cambios en el segundo año, marzo 2009: no gratuidad, cambio de nombre.pendiente ampliación con 5 puntos más.Total de bicis=100, 52 en stock, la mitad eléctricas | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://segovia.onroll.info/ | | |

## 8.33 Medina del Campo

| **Medina del Campo te presta la bici** | **Medina del Campo (Valladolid, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 21.256<br>– Superficie: 153 km$^2$<br>– Densidad de población: 139 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,35<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,19 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 425<br>– Número de habitantes por estación: 5.314 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,33<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ayto-medinadelcampo.es/MedinaDelCampo/La%20Ciudad/Medina%20te%20presta%20la%20bici | | |
| |  | |

## 8.34 Valladolid

| **Valladolid en Bici** | **Valladolid (Valladolid, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**130** | Estaciones:<br>**10** |
| – Número de habitantes: 318.461<br>– Superficie: 197 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.613 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,41<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.450<br>– Número de habitantes por estación: 31.846 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,66<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe - cercana oficina de turismo Campo grande) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ava.es/modules.php?name=bicicletas | | |
| | | |

## 8.35 Zamora

| **Zamora te presta la bici** | **Zamora (Zamora, Castilla y León)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 66.672<br>– Superficie: 149 km$^2$<br>– Densidad de población: 447 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,5<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 667<br>– Número de habitantes por estación: 13.334 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,67<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (relativamente cerca,campus) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.zamorateprestalabici.es/ | | |
| | | |

## 8.36 Vic

| **Bici Vic** | **Vic (Barcelona, Catalunya)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual, pasando a automático<br>– Inaugurado en 2005 | Bicicletas:<br>**20** | Estaciones:<br>**7** |
| – Número de habitantes: 38.964<br>– Superficie: 31 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.265 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,51<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,18 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.948<br>– Número de habitantes por estación: 5.566 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,65<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,23 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe - cercano) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ajvic.net/weburbanisme/bicivic/bicivic.html | | |
| | | |

## 8.37 Granollers

| **Ambicia't** | **Granollers (Barcelona, Catalunya)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Urbikes-Modular<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**30** | Estaciones:<br>**9** |
| – Número de habitantes: 60.122<br>– Superficie: 15 km$^2$<br>– Densidad de población: 4.016 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,5<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,15 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.004<br>– Número de habitantes por estación: 6.680 | – Número de bicicletas por km$^2$: 2,0<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,60 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Granollers centre) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://ambiciat.granollers.cat | | |
| | | |

## 8.38 Terrassa

| **Ambicia't** | **Terrassa (Barcelona, Catalunya)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 206.245<br>– Superficie: 70 km$^2$<br>– Densidad de población: 2.934 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,48<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,02 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.062<br>– Número de habitantes por estación: 41.249 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,42<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 2 (Renfe y FGC) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.terrassa.cat/ambiciat/ | | |

## 8.39 Barcelona

| **Bicing** | **Barcelona (Barcelona, Catalunya)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: SmartBike - Clear Channel<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**6.000** | Estaciones:<br>**400** |
| – Número de habitantes: 1.615.908<br>– Superficie: 98 km$^2$<br>– Densidad de población: 16.454 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,71<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,25 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 269<br>– Número de habitantes por estación: 4.040 | – Número de bicicletas por km$^2$: 61<br>– Número de estaciones por km$^2$: 4,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 13 (Renfe y FGC) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bicing.com/ | | |

## 8.40 Castellbisbal

| **Mou-te en bici cada dia** | **Castellbisbal (Barcelona, Catalunya)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2002 | Bicicletas:<br>**12** | Estaciones:<br>**2** |
| – Número de habitantes: 11.795<br>– Superficie: 31 km$^2$<br>– Densidad de población: 380 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,02<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,17 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 983<br>– Número de habitantes por estación: 5.898 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,39<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,06 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.castellbisbal.org/ | | |
| | | |

## 8.41 El Campello

| **Bicicamp** | **El Campello (Alicante, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 26.043<br>– Superficie: 55 km$^2$<br>– Densidad de población: 471 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,84<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,15 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 260<br>– Número de habitantes por estación: 6.511 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,81<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://elcampello.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.42 San Vicente del Raspeig

| **BiciSanVi** | **San Vicente del Raspeig (Alicante, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**80** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 51.507<br>– Superficie: 41 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.270 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,55<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,08 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 644<br>– Número de habitantes por estación: 12.877 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,97<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,10 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Plaza Apeadero) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bicisanvi.es/ | | |

## 8.43 Benicássim

| **Préstamo gratuito de bicicletas** | **Benicássim (Castellón, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2004 | Bicicletas:<br>**33** | Estaciones:<br>**1** |
| – Número de habitantes: 17.870<br>– Superficie: 36 km$^2$<br>– Densidad de población: 495 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,85<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 542<br>– Número de habitantes por estación: 17.870 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,91<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,03 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://ayto.benicassim.es | | |
| | | |

## 8.44 Castellón de la Plana

| **BiciCas** | **Castellón de la Plana (Castellón, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**130** | Estaciones:<br>**12** |
| – Número de habitantes: 177.924<br>– Superficie: 109 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.636 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,73<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.369<br>– Número de habitantes por estación: 14.827 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,2<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,11 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bicicas.es/ | | |
| | | |

## 8.45 Mancomunidad de la Ribera Alta

| **Ambici** | **Mancomunidad de Municipios de la Ribera Alta: Alzira, Algemesí, Benimodó, Carcaixent y Carlet (Valencia, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**350** | Estaciones:<br>**13** |
| – Número de habitantes: 111.210<br>– Superficie: 269 km$^2$<br>– Densidad de población: 413 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,15<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,12 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 318<br>– Número de habitantes por estación: 8.555 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,3<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Algemesí) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://ambici.com/ | | |

## 8.46 Catarroja

| **Catarroda** | **Catarroja (Valencia, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**80** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 26.552<br>– Superficie: 13 km$^2$<br>– Densidad de población: 2.036 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,01<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,15 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 332<br>– Número de habitantes por estación: 6.638 | – Número de bicicletas por km$^2$: 6,13<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,31 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Estación de Cercanías) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.catarroda.es/ | | |
| | | |

## 8.47 Denia

| **Oxigena** | **Denia (Alicante, Com. Valenciana)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**6** |
| – Número de habitantes: 44.035<br>– Superficie: 66 km$^2$<br>– Densidad de población: 665 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,27<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,14 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 440<br>– Número de habitantes por estación: 7.339 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,51<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,09 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.denia.net/es/actualitat/noticia.asp?id_actualitat=144<br>http://www.lasprovincias.es/valencia/20071111/marina/denia-pone-marcha-servicio-20071111.html | | |
| | | |

## 8.48 Plasencia

| **BiciPlas** | **Plasencia (Cáceres, Extremadura)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**75** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 40.105<br>– Superficie: 218 km$^2$<br>– Densidad de población: 184 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,87<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 535<br>– Número de habitantes por estación: 13.368 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,34<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| http://www.plasencia.es/ | Actualizado a Julio de 2009 | |
| | | |

## 8.49 Santiago de Compostela

| **Combici** | **Santiago de Compostela (La Coruña, Galicia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Tarjeta<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**7** |
| – Número de habitantes: 94.339<br>– Superficie: 220 km$^2$<br>– Densidad de población: 429 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,06<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 943<br>– Número de habitantes por estación: 13.477 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,45<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.combici.com | | |

## 8.50 El Ferrol

| **Ferrol en bici** | **El Ferrol (La Coruña, Galicia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: automático<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**60** | Estaciones:<br>**6** |
| – Número de habitantes: 74.696<br>– Superficie: 83 km$^2$<br>– Densidad de población: 904 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,80<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,08 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1245<br>– Número de habitantes por estación: 12.449 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,73<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ferrol.es/ferrolenbici/ | | |
| | | |

## 8.51 La Coruña

| **Bicicoruña** | **La Coruña (La Coruña, Galicia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: automático<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**150** | Estaciones:<br>**10** |
| – Número de habitantes: 245.164<br>– Superficie: 38 km$^2$<br>– Densidad de población: 6.481 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,61<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,04 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.634<br>– Número de habitantes por estación: 24.516 | – Número de bicicletas por km$^2$: 3,9<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,26 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (estación san cristóbal) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bicicoruna.com | | |
| | | |

## 8.52 Lugo

| **Rebicíclate** | **Lugo (Lugo, Galicia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 95.416<br>– Superficie: 330 km$^2$<br>– Densidad de población: 289 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,05<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 954<br>– Número de habitantes por estación: 19.083 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,30<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.lugo.es/ws/rebiciclate/index.jsp | | |
| | | |

## 8.53 Orense

| **Roda Limpo** | **Orense (Orense, Galicia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 107.057<br>– Superficie: 86 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.266 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,93<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.071<br>– Número de habitantes por estación: 21.411 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,18<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,06 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (a unos 600 m) | | |
| | | |
| http://www.bicis.ourense.es/ | | Actualizado a Julio de 2009 |
| | | |

## 8.54 Pontevedra

| **PillaBici** | **Pontevedra (Pontevedra, Galicia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 80.749<br>– Superficie: 118 km$^2$<br>– Densidad de población: 683 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,24<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 807<br>– Número de habitantes por estación: 16.150 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,85<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,04 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.pontevedra.eu/bici/ | | |
| | | |

## 8.55 Logroño

| **Logrobici** | **Logroño (Logroño, La Rioja)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**250** | Estaciones:<br>**7** |
| – Número de habitantes: 150.071<br>– Superficie: 80 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.886 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,67<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 600<br>– Número de habitantes por estación: 21.439 | – Número de bicicletas por km$^2$: 3,14<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,09 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.logrobici.es/ | | |
| | | |

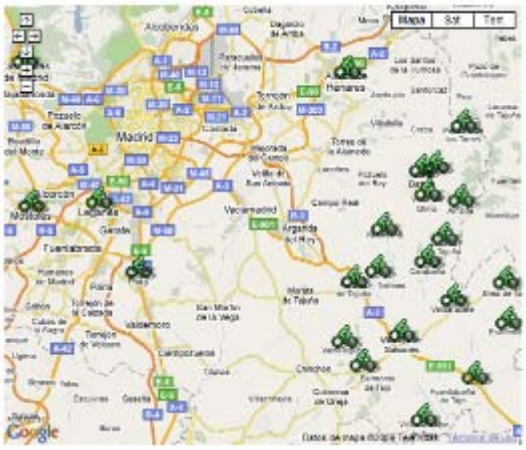
## 8.56 Leganés

| **Enbici** | **Leganés (Madrid, Madrid)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**70** | Estaciones:<br>**9** |
| – Número de habitantes: 184.209<br>– Superficie: 43 km$^2$<br>– Densidad de población: 4.275 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,38<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.632<br>– Número de habitantes por estación: 20.468 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,62<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,21 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe Cercanías) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://enbicileganes.org/ | | |
| | | |

## 8.57 Alcalá de Henares

| **Alcalá Bici** | **Alcalá de Henares (Madrid, Madrid)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**200** | Estaciones:<br>**2** |
| – Número de habitantes: 203.645<br>– Superficie: 88 km$^2$<br>– Densidad de población: 2.322 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,98<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,01 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.018<br>– Número de habitantes por estación: 101.823 | – Número de bicicletas por km$^2$: 2,28<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe muy cerca) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ayto-alcaladehenares.es/template2.asp?cat_id=4009&mcat_id=2 | | |
| | | |

## 8.58 Mancomunidad del Sudeste

| | | |
|---|---|---|
| | **Mancomunidad Intermunicipal del Sudeste: Belmonte de Tajo, Brea de Tajo, Carabaña, Estremera, Fuentidueña de Tajo, Orusco de Tajuña, Perales de Tajuña, Tielmes, Valdaracete, Valdelaguna, Valdilecha, Villamanrique de Tajo y Villarejo de Salvanés (Madrid, Madrid)** | |
| – Modelo:<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**273** | Estaciones:<br>**0** |
| – Número de habitantes: 26.474<br>– Superficie: 650 km$^2$<br>– Densidad de población: 41 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 10,31<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 97<br>– Número de habitantes por estación: 0 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,42<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.turismo-misecam.com<br>http://www.espormadrid.es/2008/11/bicicletas-pblicas-en-la-comunidad-de.html | | |
|  | | |

## 8.59 Alhama de Murcia

| **Alhama Bici** | **Alhama de Murcia (Murcia, Murcia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 19.417<br>– Superficie: 312 km$^2$<br>– Densidad de población: 62 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,58<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,26 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 388<br>– Número de habitantes por estación: 3.883 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,16<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,02 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://alhamademurcia.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.60 San Javier

| San Javier en bici | San Javier (Murcia, Murcia) | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 30.653<br>– Superficie: 75 km$^2$<br>– Densidad de población: 408 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,63<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,16 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 613<br>– Número de habitantes por estación: 6.131 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,67<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://sanjavier.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.61 San Pedro del Pinatar

| **Punto Bici** | **San Pedro del Pinatar (Murcia, Murcia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Domoblue<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 23.272<br>– Superficie: 22 km$^2$<br>– Densidad de población: 1.043 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,15<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,21 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 465<br>– Número de habitantes por estación: 4.654 | – Número de bicicletas por km$^2$: 2,24<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,22 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://sanpedrodelpinatar.onroll.info/ | | |
| | | |

## 8.62 Ceutí

| Ceutí en bici | Ceutí (Murcia, Murcia) | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**2** |
| – Número de habitantes: 9.759<br>– Superficie: 10 km$^2$<br>– Densidad de población: 952 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 5,12<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,20 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 195<br>– Número de habitantes por estación: 4.880 | – Número de bicicletas por km$^2$: 4,88<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,20 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.ceuti.es / http://www.elfarodecartagena.com/noticia.asp?ref=51274 | | |
| | | |

## 8.63 Lorca

| **Servicio gratuito de préstamo de bicicletas** | **Lorca (Murcia, Murcia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**25** | Estaciones:<br>**1** |
| – Número de habitantes: 90.924<br>– Superficie: 1.675 km$^2$<br>– Densidad de población: 54 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,27<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,01 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 3.637<br>– Número de habitantes por estación: 90.924 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,01<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.lorca.es/lorcainforma/noticiasDetalle.asp?id=2084 | | |
| | | |

## 8.64 Puerto Lumbreras

| **Bici-Puerto** | **Puerto Lumbreras (Murcia, Murcia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**10** | Estaciones:<br>**1** |
| – Número de habitantes: 13.612<br>– Superficie: 145 km$^2$<br>– Densidad de población: 94 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,73<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,07 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.361<br>– Número de habitantes por estación: 13.612 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,07<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (No está disponible) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.puertolumbreras.es/bicipuerto/ | | |
| SERVICIO MUNICIPAL GRATUITO DE PRESTAMO DE BICICLETAS | | |

## 8.65 Cartagena

| **BiCity** | **Cartagena (Murcia, Murcia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual - pasando a automático (Cemusa)<br>– Inaugurado en 2006 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 210.376<br>– Superficie: 558 km$^2$<br>– Densidad de población: 377 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,48<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,02 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 2.104<br>– Número de habitantes por estación: 42.075 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,18<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://wwwe.cartagena.es/bicity/ | | |

## 8.66 Totana

| **Bicito Totana** | **Totana (Murcia, Murcia)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**50** | Estaciones:<br>**3** |
| – Número de habitantes: 28.976<br>– Superficie: 289 km$^2$<br>– Densidad de población: 100 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,73<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,10 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 580<br>– Número de habitantes por estación: 9.659 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,17<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,01 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Renfe) | | |
| | | |
| http://www.ayto-totana.net/bicito/ | | Actualizado a Julio de 2009 |
| | | |

## 8.67 Pamplona

| **Nbici** | **Pamplona (Navarra, Navarra)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Cemusa<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**120** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 197.275<br>– Superficie: 25 km$^2$<br>– Densidad de población: 7.816 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,61<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.644<br>– Número de habitantes por estación: 39.455 | – Número de bicicletas por km$^2$: 4,75<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,20 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.c-cycles.es/ | | |

## 8.68 Zumaia

| **Mugi** | **Zumaia (Guipúzcoa, Pais Vasco)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: ITCL<br>– Inaugurado en 2009 | Bicicletas:<br>**30** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 9.099<br>– Superficie: 11 km$^2$<br>– Densidad de población: 807 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,3<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,44 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 303<br>– Número de habitantes por estación: 2.275 | – Número de bicicletas por km$^2$: 2,7<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,35 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Euskotren) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.biziprest.com/mugi/ | | |
| | | |

## 8.69 Donostia-San Sebastián

| **D-Bizi** | **Donostia-San Sebastián (Guipúzcoa, País Vasco)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Cemusa<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**100** | Estaciones:<br>**5** |
| – Número de habitantes: 184.248<br>– Superficie: 61 km$^2$<br>– Densidad de población: 3.026 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,54<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.842<br>– Número de habitantes por estación: 36.850 | – Número de bicicletas por km$^2$: 1,64<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,08 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Estación del Norte) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.donostia.org / Préstamo de bicicletas | | |

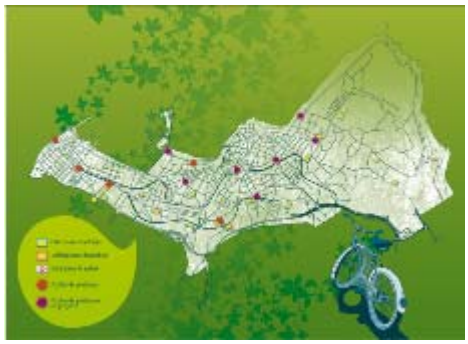
## 8.70 Barakaldo

| **Barakaldon Bici (Vive Barakaldo en Bici)** | **Barakaldo (Vizcaya, País Vasco)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2006 | Bicicletas:<br>**300** | Estaciones:<br>**9** |
| – Número de habitantes: 97.328<br>– Superficie: 29 km$^2$<br>– Densidad de población: 3.312 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 3,08<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,09 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 324<br>– Número de habitantes por estación: 10.814 | – Número de bicicletas por km$^2$: 10,21<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,31 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 (a 300 m del Polideportivo Gorostiza) | | |
| | | |
| http://www.barakaldo.org | Actualizado a Julio de 2009 | |
| | | |

## 8.71 Bilbao

| **Bilbon Bizi** | **Bilbao (Vizcaya, País Vasco)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2006 | Bicicletas:<br>**225** | Estaciones:<br>**12** |
| – Número de habitantes: 353.340<br>– Superficie: 41 km$^2$<br>– Densidad de población: 8.553 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,64<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,03 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.570<br>– Número de habitantes por estación: 29.445 | – Número de bicicletas por km$^2$: 5,45<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,29 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bilbao.net/<br>http://www.bilbao.net/agenda21bilbao/jsp/servicios.jsp?idioma=k&nivel1=AG5&nivel2=G51 | | |

## 8.72 Getxo

| Getxo en bici | Getxo (Vizcaya, País Vasco) | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2007 | Bicicletas:<br>**60** | Estaciones:<br>**4** |
| – Número de habitantes: 81.260<br>– Superficie: 12 km$^2$<br>– Densidad de población: 6.834 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 0,74<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,05 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 1.354<br>– Número de habitantes por estación: 20.315 | – Número de bicicletas por km$^2$: 5,05<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,34 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 1 (Plaza de la estación de Las Arenas) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.biziprest.com/getxobizi/ | | |
| |  | |

## 8.73 Vitoria-Gasteiz

| **Servicio Municipal de Préstamo de Bicicletas** | **Vitoria-Gasteiz (Álava, País Vasco)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: manual<br>– Inaugurado en 2004 | Bicicletas:<br>**600** | Estaciones:<br>**13** |
| – Número de habitantes: 232.477<br>– Superficie: 277 km$^2$<br>– Densidad de población: 840 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 2,58<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,06 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 387<br>– Número de habitantes por estación: 17.883 | – Número de bicicletas por km$^2$: 2,17<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,05 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 0 | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.vitoria-gasteiz.org / Servicio Municipal de Préstamo de Bicicletas | | |
| | | |

## 8.74 Zaragoza

| **Bizi** | **Zaragoza (Zaragoza, Aragón)** | |
|---|---|---|
| – Modelo: Clear Channel<br>– Inaugurado en 2008 | Bicicletas:<br>**700** | Estaciones:<br>**70** |
| – Número de habitantes: 666.129<br>– Superficie: 966 km$^2$<br>– Densidad de población: 689 hab/km$^2$ | – Número de bicicletas por cada 1.000 habitantes: 1,05<br>– Número de estaciones por cada 1.000 habitantes: 0,11 | |
| – Número de habitantes por bicicleta: 952<br>– Número de habitantes por estación: 9.516 | – Número de bicicletas por km$^2$: 0,72<br>– Número de estaciones por km$^2$: 0,07 | |
| – Estaciones ferroviarias integradas: 2 (Portillo y Delicias) | | |
| | | |
| Actualizado a Julio de 2009<br>http://www.bizizaragoza.com/ | | |