

GUIA ORIENTADOR
CICLISMO
E DINAMIZAÇÃO
DA ATIVIDADE
TURÍSTICA





FICHA TÉCNICA
Guia Orientador –
Ciclismo e Dinamização da Atividade Turística

Edição
Federação Portuguesa de Ciclismo

Apoio
Turismo de Portugal

Coordenação
Sandro D. Araújo (FPC)

Redação
António Martins Neves
Gabriel Mendes (FPC)
Marco Fernandes (FPC)
José Carlos Gomes (FPC)

Revisão
António Martins Neves
Diana Marta Pereira (FPC)

Fotografias
Luís Silva
gruberimages/inGamba

Design e Paginação
Luís Gregório

Consultor Jurídico
Tito Crespo – MEC Advogados

1ª Edição – Outubro 2016
Tiragem: 1000 exemplares
ISBN 978-972-99955-2-1



União Velocipédica Portuguesa - Federação Portuguesa de Ciclismo
Rua de Campolide, 237 • 1070-030 Lisboa • Portugal
geral@fpciclismo.pt • fpciclismo.pt
FedPortCiclismo

TURISMO COM BICICLETA: TRADIÇÃO E MODERNIDADE

A relação entre o ciclismo e o turismo remonta ao final do século XIX, quando a utilização do velocípede disseminou-se rapidamente pela burguesia. A bicicleta, ao tornar as deslocações mais fáceis e agradáveis, constituiu um marco importante na transformação do sistema de transportes, criando maior necessidade de estradas de qualidade, devidamente mapeadas. Proporcionando uma experiência de liberdade e fruição incomparáveis, a bicicleta transformou-se também, desde logo, num instrumento de eleição para a prática de atividades de

recreio e desporto, contribuindo significativamente nas décadas seguintes para o desenvolvimento do setor do turismo.

Cerca de 140 anos volvidos após a primeira corrida de bicicletas disputada em Portugal, é notório um aumento da prática do ciclismo, em contexto desportivo, quotidiano e recreativo, com múltiplos benefícios para a sociedade ao nível do ambiente, saúde e economia.

Os dados disponíveis apontam para um reforço desta tendência nos próximos anos, que se articula com o incremento da procura de atividades recreativas privilegiando o contacto direto com o património natural e cultural. Neste contexto, o nosso país apresenta condições excelentes para a prática do ciclismo, seja na estrada ou em BTT, com enorme potencial para a captação de clientes nacionais e internacionais. Tal representa uma oportunidade ímpar de crescimento sustentado, pelas características deste tipo de prática, que contribui para atenuar os efeitos negativos da forte sazonalidade sentida ainda por muitos destinos turísticos, mas também pela sua capacidade de dinamização sustentável dos territórios do interior.

Estando o desenvolvimento da economia portuguesa muito dependente da atividade turística, assente num setor que tem mostrado ser capaz de evoluir rapidamente, em termos quantitativos mas também ao nível da diferenciação e segmentação de produtos destinados a potenciar a qualidade das experiências disponíveis num determinado território, o turismo com bicicleta é uma aposta segura e cada vez mais apetecível, tendo em conta a relação custo-benefício que apresenta.

Tratando-se de uma área ainda relativamente pouco explorada, e dada a escassez de informação sistematizada disponível, a Federação Portuguesa de Ciclismo tentou responder ao desafio colocado pelo Turismo de Portugal com o presente guia, procurando contribuir para consolidar o tema, e apoiar os agentes e entidades que pretendam compreender este mercado, para nele intervir e fomentar o seu desenvolvimento, suscitando a necessidade de melhor o conhecer.

Sandro D. Araújo

*Vice-Presidente da Fed. Portuguesa de Ciclismo
Coordenador do Programa Nacional de Ciclismo para Todos*



ÍNDICE



APRESENTAÇÃO	6
CICLISMO E O TURISMO COM BICICLETA	8
PROGRAMA CYCLIN'PORTUGAL	12
MERCADOS EMISSORES E DESTINOS CONCORRENTES	14
Principais Mercados Emissores	16
Destinos Concorrentes – O caso de Maiorca	20
CARATERIZAÇÃO DOS SEGMENTOS DE MERCADO	22
Clientes	22
Interesses	24
Atividades	25
FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO	30
Estratégias de Diferenciação	30
Hotelaria e Restauração	32
Especificidades na Oferta para Profissionais	33
PROMOÇÃO DE PRÁTICAS RESPONSÁVEIS – SEGURANÇA A 360º	34
Para Ciclistas	34
Para Organizadores de Eventos de Ciclismo	36
CYCLIN' PORTUGAL – EXEMPLOS DE ATIVAÇÃO	38
Percursos Cicláveis de Estrada – Algarve	38
Centros de BTT	40
Centro de Alto Rendimento de Anadia	44
Eventos Internacionais – Cyclin' Portugal	46
Algarve Granfondo	46
Algarve Bike Challenge	50



ANEXOS	
Anexo I - Calendário de Provas Internacionais de Ciclismo em Portugal 2017	52
Anexo II - Organização de Eventos de Ciclismo para Todos – Contributos e Sugestões	54
Anexo IIa - Exemplo de Regulamento Particular – Prova Aberta	58
Anexo IIb - Exemplo de Regulamento Particular – Passeio	64
Anexo III - Código da Estrada - Informações relevantes	66
Anexo IV – Legislação e Contactos relevantes	68
Bibliografia	69



“O SETOR DO TURISMO POSSUI CADA VEZ MAIOR RELEVÂNCIA NA ECONOMIA NACIONAL E TEM AINDA UMA GRANDE CAPACIDADE DE CRESCIMENTO. NAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS AO AR LIVRE E DE CONTACTO COM A NATUREZA, ESTE POTENCIAL TORNA-SE AINDA MAIS EVIDENTE NAS REGIÕES MENOS CONHECIDAS DO INTERIOR ”

APRESENTAÇÃO

O setor do Turismo possui cada vez maior relevância na economia nacional, apresentando ainda um significativo potencial de crescimento, designadamente nos segmentos que exploram sinergias ao nível da valorização do território, como sejam os que se baseiam em atividades ao ar livre, com considerável efeito multiplicador junto dos operadores de base local/regional. As regiões do interior, menos conhecidas, têm uma grande capacidade de crescimento, nomeadamente nas atividades desenvolvidas ao ar livre e de contacto com a natureza, ainda bastante preservada. Este é um mercado onde os operadores turísticos, locais ou regionais, terão um papel muito importante.

A chamada “fileira da bicicleta” representa já um enorme valor económico na Europa, identificado pelo Parlamento Europeu num estudo publicado em 2012. Neste sentido, considera-se fundamental uma abordagem coordenada desta área, garantindo o melhor aproveitamento da experiência das entidades

envolvidas, designadamente na ativação das redes de agentes económicos (ao nível local, nacional e internacional), com o objetivo de maximizar o retorno dos investimentos a realizar, criando as condições para o aumento da prática desportiva e recreativa de forma ambientalmente responsável e economicamente viável.

A Federação Portuguesa de Ciclismo (FPC), enquanto Instituição que a nível nacional promove, regulamenta e dirige a prática do ciclismo em todas as suas especialidades e vertentes, reconhece que uma estratégia de desenvolvimento sustentado da modalidade assenta também na diversificação e incremento da base de praticantes, bem como na existência de mais e melhores condições para a prática desportiva, recreativa ou quotidiana, em condições de conforto e segurança.

Para tal, a FPC lançou o programa **Cyclin’ Portugal**, iniciativa que visa promover o país enquanto destino

privilegiado para a prática do ciclismo, incluindo o setor competitivo profissional, mas também o turismo em bicicleta e atividades de Ciclismo para Todos.

OBJETIVOS

Este guia constitui um contributo para consolidar e partilhar o conhecimento acumulado pela FPC na área do “turismo com bicicleta”, contribuindo para que os agentes nacionais e regionais que operam nesta área apresentem produtos competitivos e estruturados junto do mercado velocipédico.

Trata-se de um manual prático, de fácil leitura e consulta, que visa apoiar a capacitação dos intervenientes no setor, enfatizando dois segmentos-alvo: **equipas profissionais internacionais e praticantes amadores internacionais**.

Enquadrando e caracterizando o “turismo

com bicicleta” na atualidade, e relevando as oportunidades de crescimento associadas à valorização das características naturais e patrimoniais do nosso país, será possível contribuir para o crescimento sustentado de um setor com enorme potencial para mitigar a forte sazonalidade a que alguns destinos turísticos estão sujeitos, como o Algarve. Para tal, será necessário implementar uma estratégia integrada de médio e longo prazo, envolvendo agentes privados e entidades públicas, que apresenta vastos benefícios para a economia e sociedade portuguesas.

DESTINATÁRIOS

Empresários; agentes promotores; agentes de viagens e animação turística; gestores, trabalhadores e estudantes do setor da hotelaria e turismo; técnicos autárquicos (economia, desporto, turismo); clubes e associações da modalidade; organizadores de eventos e iniciativas desportivas.

CICLISMO E O TURISMO COM BICICLETA

BICICLETAS E TURISMO – CONTEXTO E TENDÊNCIAS

Há um aumento generalizado da prática do ciclismo em contexto desportivo, recreativo e quotidiano, em particular nos países ocidentais, onde a população está mais sensibilizada para a adoção de comportamentos sustentáveis que aumentam a qualidade de vida e o bem-estar.

A Europa representa um dos principais mercados do turismo com bicicleta, com uma procura crescente de férias ativas, onde o contacto com a natureza é privilegiado.

É em países onde a bicicleta é mais utilizada que se verifica uma maior procura deste tipo de turismo. Estima-se que cerca de 8% da população europeia se desloque de bicicleta diariamente, o que representa um universo de 41 milhões de pessoas, predominantemente de países como a Holanda e Alemanha. Estes dois países são exemplos de mercados onde se deve investir na captação de turistas.

O turismo com bicicleta na Europa continua a ser predominantemente doméstico, calculando-se que apenas 10% das viagens sejam realizadas no estrangeiro. A Alemanha, a Áustria, a Dinamarca, a Suíça e a França são os destinos mais populares deste tipo de turismo no continente europeu.

SISTEMAS PÚBLICOS DE BICICLETAS PARTILHADAS

Os sistemas de bicicletas partilhadas constituem uma das estratégias mais eficazes no incentivo ao uso de velocípedes nas cidades. Residentes ou turistas podem usar os veículos que estão disponíveis em estações dispersas pelas urbes, muitas delas com opção de auxílio elétrico. Esta forma de mobilidade complementa outros meios de deslocação urbana, como comboios ou autocarros, sendo mais rápida e mais barata em distâncias curtas.

BICICLETAS COM ASSISTÊNCIA ELÉTRICA

A popularidade das “e-bikes” e das “pedelecs” está a aumentar rapidamente graças a melhorias tecnológicas recentes (aumento da autonomia e fiabilidade, com redução do preço e do peso do motor/bateria) que vão ao encontro das necessidades de uma população europeia cada vez mais envelhecida. Na Holanda, 10 a 15% das férias em bicicleta gozadas fora do país em 2013 foram feitas em velocípedes com assistência elétrica (triplicando o valor verificado quatro anos antes). Este tipo de bicicleta oferece várias vantagens:

- permitem pedalar mesmo com limitações físicas;
- possibilitam percorrer maiores distâncias ou declives mais exigentes sem esforço;
- permitem que praticantes com diferentes níveis de competência física partilhem um mesmo trajeto.

Disponibilizar programas turísticos com recurso a bicicletas com auxílio elétrico pode tornar-se num forte atrativo para os milhões de idosos europeus reformados que optam por trocar os seus países pelos climas amenos do sul do continente durante os meses mais frios.

PRÁTICA DESPORTIVA E RECREATIVA

BTT

A prática de ciclismo com bicicleta todo-o-terreno (BTT) é a mais comum em Portugal e tem milhares de adeptos que percorrem trilhos e caminhos de todo o país. Muitos participam nas centenas de eventos (competição e recreio) que são organizados ao longo do ano, outros optam pela prática livre nos trilhos disponíveis (incluindo em centros de BTT). Verifica-se também um aumento da oferta de propostas para quem pretenda conhecer o país, pedalando fora do asfalto, como por exemplo:

- Grande Rota das Aldeias Históricas (600 km de percursos nos distritos de Castelo Branco e Guarda);
- Rota das Aldeias do Xisto (27 pequenas localidades na região Centro);
- Via Algarviana (300 km entre o Cabo de S. Vicente e Alcoutim);
- Rota Vicentina (220 km entre Santiago do Cacém e o Cabo de S. Vicente, embora com secções não totalmente cicláveis);
- Odemira BTT (1200 km de trilhos, caminhos e vias).

Estrada

Quanto ao ciclismo de estrada, é a vertente que mais tem crescido em Portugal nos últimos anos, devido ao menor investimento que implica para os praticantes (quando comparado com o BTT) e à consagração de mais direitos de circulação aos velocípedes na revisão do Código da Estrada de 2014. Alguns ciclistas vieram do BTT, outros passaram a praticar as duas vertentes. Também aqui a oferta correspondeu, e o número de provas de estrada tem beneficiado de um incremento em quantidade e em qualidade, donde sobressaem os “granfondos”, desafios de um dia com milhares de participantes, e características idênticas às provas para profissionais, alguns dos quais participam nestes eventos enquanto “embaixadores”.

Exemplos:

- Algarve Granfondo
- Gerês Granfondo
- Douro Granfondo
- Porto Granfondo
- Granfondo Serra da Estrela
- Granfondo Aldeias do Xisto

Outras opções para quem prefere pedalar na estrada incluem a oferta crescente de percursos cicláveis (ciclovias e ecovias) mais ou menos temáticos, com variados graus de dificuldade e pontos de interesse naturais e culturais.

Cidades com bicicletas partilhadas em 2014

855

Cidades com bicicletas partilhadas em 2004

13

Taxa de crescimento numa década - mais de

6000%

Países com mais sistemas de bicicletas partilhadas:

China

237

Itália

114

Espanha

113

Portugal tem

30*

sistemas

Lisboa terá em 2017

1

sistema público com

1400
bicicletas

* Ciclovias.pt



A IMPORTÂNCIA DO TURISMO COM BICICLETA NA EUROPA

Fazer férias de bicicleta é uma opção cada vez maior de muitos turistas, principalmente nos países ocidentais, onde também está a aumentar o hábito dos passeios de um dia. Mais do que um meio de transporte, neste caso a bicicleta faz parte da própria experiência turística. A viagem é tão importante como o destino e nalguns casos o destino é a própria viagem. Também aqui, os países onde mais se usa a bicicleta são aqueles onde o turismo a pedal é mais praticado e também os principais destinos de quem faz férias de bicicleta.

O turismo com bicicleta é a forma mais ecológica de viajar e cumpre o objetivo da União Europeia de tornar a atividade turística sustentável e uma forma de melhorar as condições de vida e de bem estar das atuais gerações e das futuras, pois traz grandes benefícios às regiões:

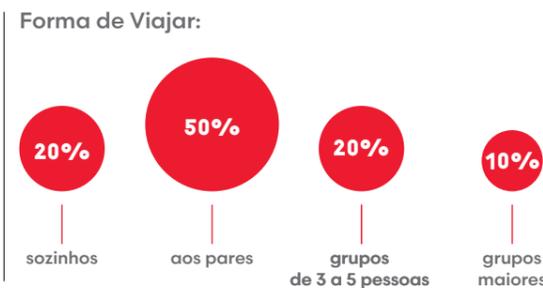
- Potencia o turismo interno e reduz as viagens turísticas de grande distância, diminuindo as emissões de CO2;
- Fomenta o turismo transfronteiriço;
- Incentiva os turistas a recorrer aos transportes públicos até ao local onde iniciam a viagem de bicicleta, diminuindo o recurso ao automóvel e ao avião;
- Promove o uso de vias férreas pouco utilizadas e de caminhos florestais;
- Estimula o desenvolvimento de zonas rurais que não são destino para o turismo “de massas”;
- Promove a fixação e o desenvolvimento de empresas nessas regiões para proporcionar alojamento, alimentação e outros serviços aos turistas.

MOTIVAÇÃO PARA FAZER TURISMO COM BICICLETA

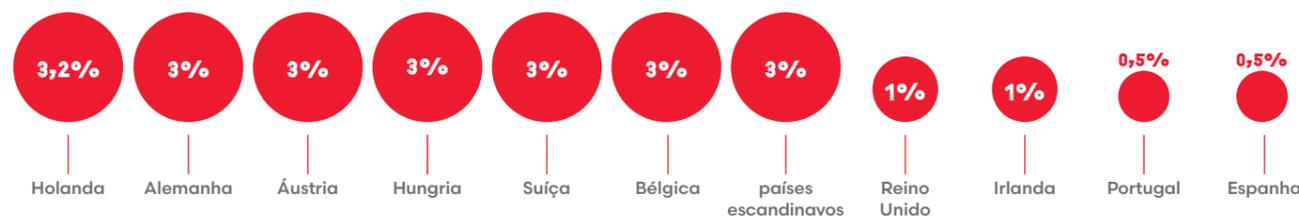
A maioria dos estudos realizados indica que o principal motivo para fazer turismo com bicicleta é ser uma atividade relaxante e saudável. Outros pontos de atração são o contacto com a natureza e a possibilidade de explorar lugares e paisagens diferentes, apresentando-se também o património cultural classificado como outro argumento de peso.



© gruberimages/inCamba



Turismo com bicicleta por países:



Fonte: O Algarve na rota internacional do Cycling & Walking, Tourism Development International (2016)

20,3
milhões de viagens/ano
com pelo menos uma pernoita

Alemanha
4,6 milhões
(23%)

França
4 milhões

Reino Unido e Suécia
1,2 milhões

Espanha, Finlândia, Hungria,
Itália, Holanda e Polónia .

1 milhão
aproximadamente

Portugal
70 mil
(representando um total
de 8,9 mil milhões de euros)
Com um crescimento estimado
entre
2 e 4%
ao ano

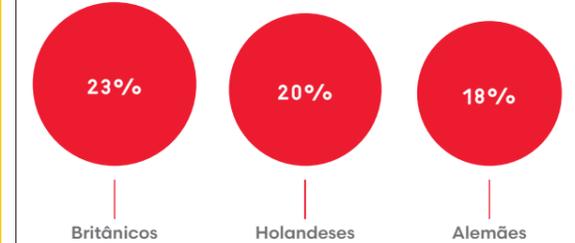
os números de 2015
terão atingido:
23 milhões
de viagens com pelo menos
uma pernoita
representando
um total de
10 milhões
de euros

Fonte: The European Cycle Route Network Eurovelo (2012)

TENDÊNCIAS - ALGARVE

Um inquérito “online” realizado no Algarve - provavelmente o destino nacional mais procurado para a prática do ciclismo - junto de 90 operadores turísticos em outubro/novembro de 2015 indicou que 18 por cento das suas reservas são feitas por ciclistas em férias, percentagem com tendência para aumentar.

Por nacionalidades, os turistas que usam a bicicleta no Algarve são:



Em média, cada ciclista permaneceu no Algarve 4,77 dias

Quando interrogados sobre o que pode ser feito para aumentar o turismo de bicicleta no Algarve:



Aspetos realçados pelos turistas de bicicleta no Algarve:



Fonte: O Algarve na rota internacional do Cycling & Walking, Tourism Development International (2016)

Noutro inquérito realizado a 20 operadores turísticos internacionais (11 do continente europeu, sete da Grã-Bretanha e Irlanda e dois dos Estados Unidos) no mercado do ciclismo e das caminhadas representados no Algarve, conclui-se que 45% dos seus clientes são ciclistas e destacam o clima (55%) como principal razão para escolherem o sul de Portugal, seguido da segurança e das paisagens naturais, cada um com 40%.

Sobre a possibilidade de crescimento do turismo com bicicleta no Algarve nos próximos três anos, 25% dos entrevistados respondeu que será superior a 10%, 45% calculam que tenha uma subida até 10% e nenhum admite qualquer descida.



PROGRAMA CYCLIN' PORTUGAL

Com o propósito de consolidar o desenvolvimento do ciclismo nacional, articulando interesses desportivos e económicos, a Federação Portuguesa de Ciclismo lançou o programa **Cyclin'Portugal**, que visa promover o nosso país como destino privilegiado para a prática do ciclismo de competição e de lazer/recreio, cativando equipas profissionais, seleções nacionais e praticantes individuais da modalidade.

OBJETIVOS DESPORTIVOS

- Fomentar a organização de eventos internacionais em Portugal (nas vertentes de estrada, BTT e pista), aumentando o nível desportivo das provas, com vantagens diretas na melhoria da qualidade competitiva dos praticantes (incluindo seleções nacionais e equipas portuguesas);
- Alargar a época desportiva em território nacional, calendarizando provas entre novembro e março e

correspondendo à necessidade e interesse desportivo de equipas e seleções nacionais de países com climas mais adversos e invernos mais rigorosos que, nesse período, procuram opções para competir e estagiar.

OBJETIVOS ECONÓMICOS

- Direcionar a prática do ciclismo para regiões de baixa densidade populacional que, pelas suas características geográficas, orográficas, e climatéricas, pela qualidade das estradas e vias disponíveis, acessibilidades e segurança, reúnem as condições técnicas para a prática da modalidade nas várias vertentes, em períodos de menor ocupação hoteleira;
- Fomentar a organização de eventos de grande participação, na vertente do Ciclismo para Todos, divulgando e afirmando Portugal enquanto destino de excelência para a prática da modalidade junto dos participantes (e respetivos acompanhantes) em "granfondos", provas ciclo-desportivas, maratonas BTT, ou passeios;
- Apoiar a identificação, classificação e promoção, nos vários territórios e regiões do nosso país, de percursos cicláveis e serviços que, através do turismo e integrados na fileira económica do ciclismo, possam vir a beneficiar da formação e capacitação de agentes económicos públicos e privados locais;

- Valorizar o património natural e cultural do nosso país, potenciando o impacto comunicacional de projetos e iniciativas turísticas e recorrendo ao mediatismo do ciclismo de competição e dos seus protagonistas junto do respetivo público-alvo, com a organização de provas internacionais de referência.

MERCADOS EMISSORES E DESTINOS CONCORRENTES

A prática do ciclismo constitui, cada vez mais, um fator de promoção e desenvolvimento turístico, seja ao nível desportivo ou em termos recreativos. Por um lado, um número crescente de equipas e praticantes profissionais realiza estágios e treinos para competição, por outro, as próprias provas (em particular de estrada), são um poderoso divulgador de regiões e países, principalmente através das transmissões televisivas, que contribuem para diferenciar a oferta junto do público-alvo.

Regista-se um crescente mercado para amadores, com uma proliferação de provas e eventos “de massas”, com destaque para os “granfondos” e as maratonas BTT. Em Portugal, é comum que eventos desde género reúnam algumas centenas ou mesmo milhares de participantes, que muitas vezes se fazem acompanhar de familiares, atraindo a uma determinada região um número apreciável de turistas enquadrados na fileira económica do ciclismo.

Verifica-se nos últimos anos um enorme crescimento do universo de praticantes de recreio e turismo, maioritariamente na Europa e na América do Norte. É um grupo de consumidores com apreciável poder de compra e, além da atividade física - para a qual gostam de dispôr de equipamento de gama média/alta - interessam-se por conhecer as regiões onde pedalam e têm particular interesse pelo contacto com a natureza, em desfrutar de paisagens diversas e em apreciar o património cultural e arquitetónico tradicional. A gastronomia tradicional dos diferentes lugares é outro aspeto que muito valorizam.

Embora a grande maioria dos turistas que fazem férias com bicicleta optem pelo seu próprio país, o mercado não para de crescer, com a Europa Central e do norte na liderança. Atendendo a que o turismo com bicicleta tem maior tradição nos países europeus mais frios, Portugal apresenta-se como uma excelente alternativa onde o clima ameno permite viajar de bicicleta praticamente todo o ano.

PORTUGAL

Por um conjunto de fatores naturais favoráveis, Portugal reúne bastantes atrativos para se assumir enquanto destino de excelência para a prática do ciclismo, tanto de equipas profissionais como do crescente número de praticantes amadores da modalidade, em particular nos países ocidentais, destacando-se:

GEOGRAFIA E OROGRAFIA

Grande variedade de paisagens em regiões próximas e orografias distintas

ESTRADAS

Traçados adequados à prática do ciclismo e em bom estado de conservação

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS ADEQUADAS

Temperaturas amenas quase todo o ano, com muitas horas de sol e pouca chuva

HOTELARIA

Rede com quantidade e qualidade



PRINCIPAIS MERCADOS EMISSORES

Em toda a Europa, estima-se um valor anual para o mercado do turismo em bicicleta de **44 milhões** de euros

- A Alemanha **11 milhões** a França
- 7 milhões** a Grã-Bretanha
- 2 milhões** são as três principais "potências" em volume.

Gasto diário médio por ciclista: **57** euros

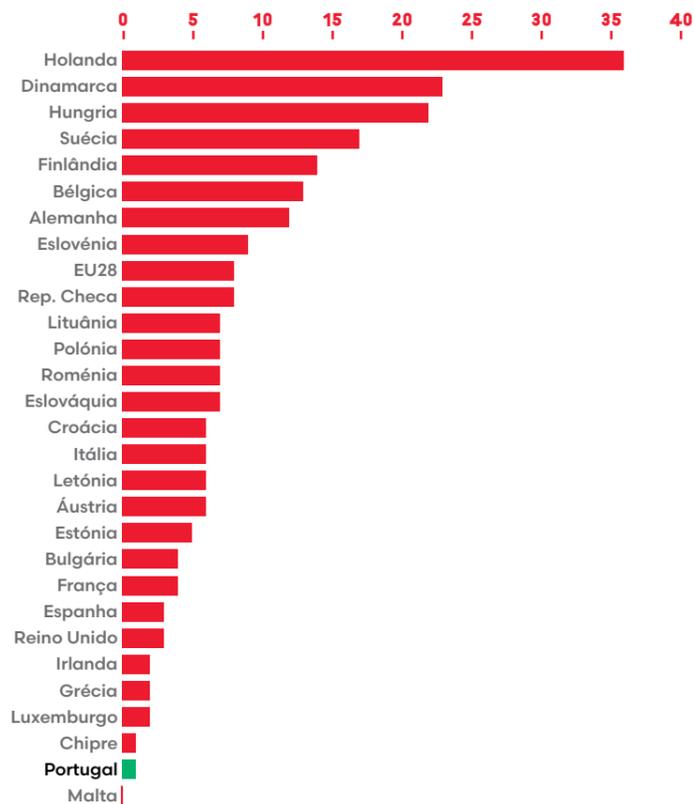
alojamento **23** euros

alimentação **17** euros

compras **17** euros

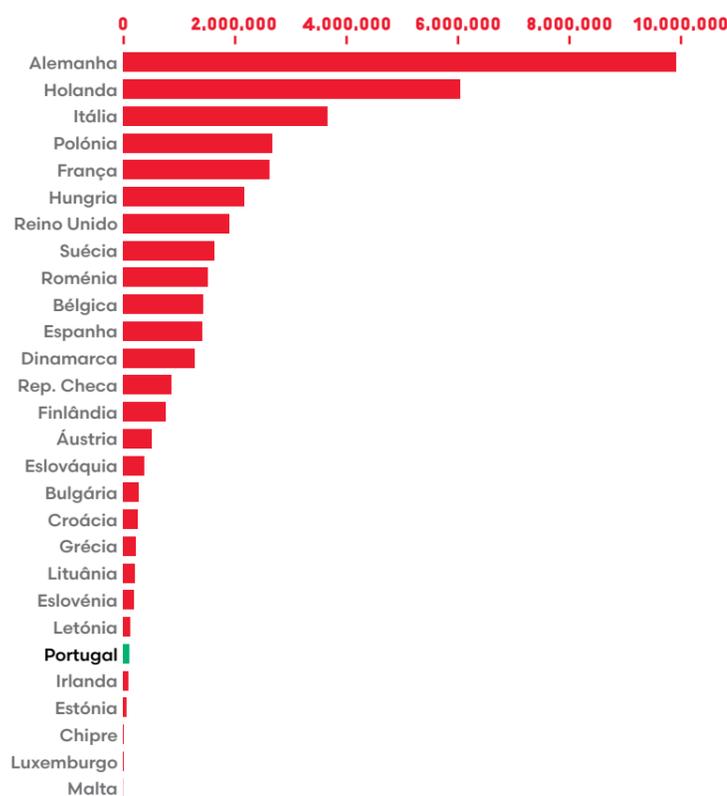
Fonte: "El Impacto económico del cicloturismo em Europa" Junta de Andalucía y Vías Verdes-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2014)

Percentagem da população que usa a bicicleta como principal meio de transporte



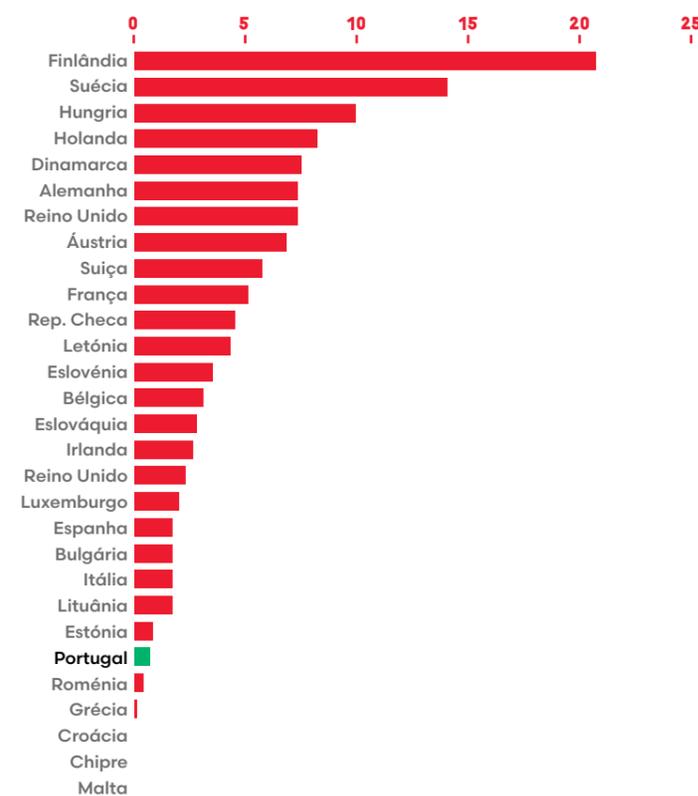
Fonte: Eurobarómetro "Qualidade do Transporte" (2014)

População que usa a bicicleta como principal meio de transporte



Fonte: Eurobarómetro "Qualidade do Transporte" e Eurostat (2014)

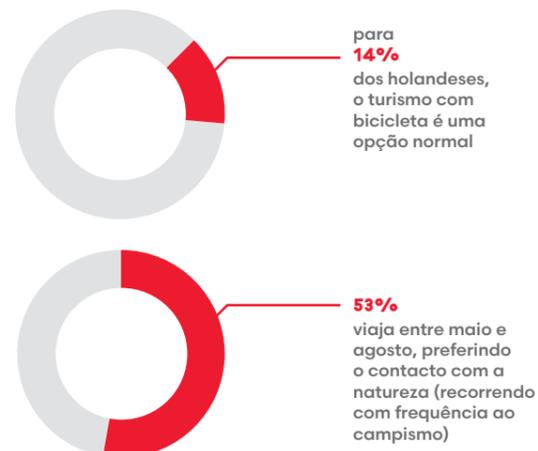
Turismo com Bicicleta (número de viagens em bicicleta / população)



Fonte: Eurobarómetro "Qualidade do Transporte" e Eurostat (2014)

HOLANDA

Possui uma forte cultura da bicicleta, que é o principal meio de transporte do país nas deslocações curtas. Para cerca de 14% dos holandeses, o turismo com bicicleta é uma opção normal, totalizando cerca de 19 milhões de deslocações anuais ao estrangeiro. 53% viaja entre maio e agosto, preferindo o contacto com a natureza (recorrendo com frequência ao campismo). Com idades muito variadas (22-70 anos), têm optado por Espanha devido ao clima e preços acessíveis. Apreciam a intermodalidade (barco, comboio), os trajetos "em estrela" (i.e. com várias rotas a partir de um núcleo central) com pouco tráfego, confortáveis e seguros, em paisagens variadas e com património cultural. Utilizam GPS e tecnologias com facilidade e têm feito uma procura crescente por bicicletas com assistência elétrica.



GRÃ-BRETANHA

Há uma mudança cultural em curso, onde a bicicleta está a ganhar visibilidade, com cerca de 3% da população a praticar o ciclismo de recreio. Optam maioritariamente por viajar entre maio e setembro (aprox. 55 milhões de deslocações / ano) e a maioria dos turistas tem entre 40 e 65 anos. Dois terços são ciclistas de recreio, 20% pratica BTT e 15% prefere a prática desportiva de estrada. A duração média da viagem é de 1-2 semanas.

Depois das deslocações efetuadas no próprio país, França e Espanha constituem os principais destinos. Procuram pacotes turísticos que incluam estabelecimentos de pequena dimensão, localizados em zonas calmas, no interior. Gostam de usar comboio e barco em conjugação com a bicicleta.

Apresentam preocupações ambientais e apreciam atividades complementares.

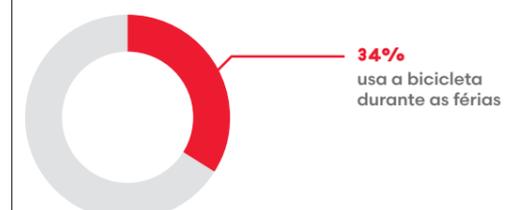


ALEMANHA

Cerca de metade da população (40 milhões de pessoas) pratica regularmente ciclismo e 34% usa a bicicleta durante as férias. Totalizam cerca de 47,5 milhões de viagens anuais ao estrangeiro, durante todo o ano, exceto no inverno.

Em média, viajam 5 a 10 dias e têm entre 40 e 70 anos de idade. Preferem paisagens variadas, o contacto com a natureza, património, boa gastronomia, contacto com a população local e serviços de qualidade. Optam maioritariamente pelo ciclismo de recreio, e têm como um dos principais destinos Espanha (Catalunha, Andaluzia, La Rioja e Maiorca).

Estão habituados a recorrer ao alojamento local, desde que com condições mínimas para ciclistas (estacionamento seguro, oficina básica, informação sobre percursos, transportes públicos, etc.). Verifica-se uma procura crescente por bicicletas com assistência elétrica e a utilização de tecnologias de informação.

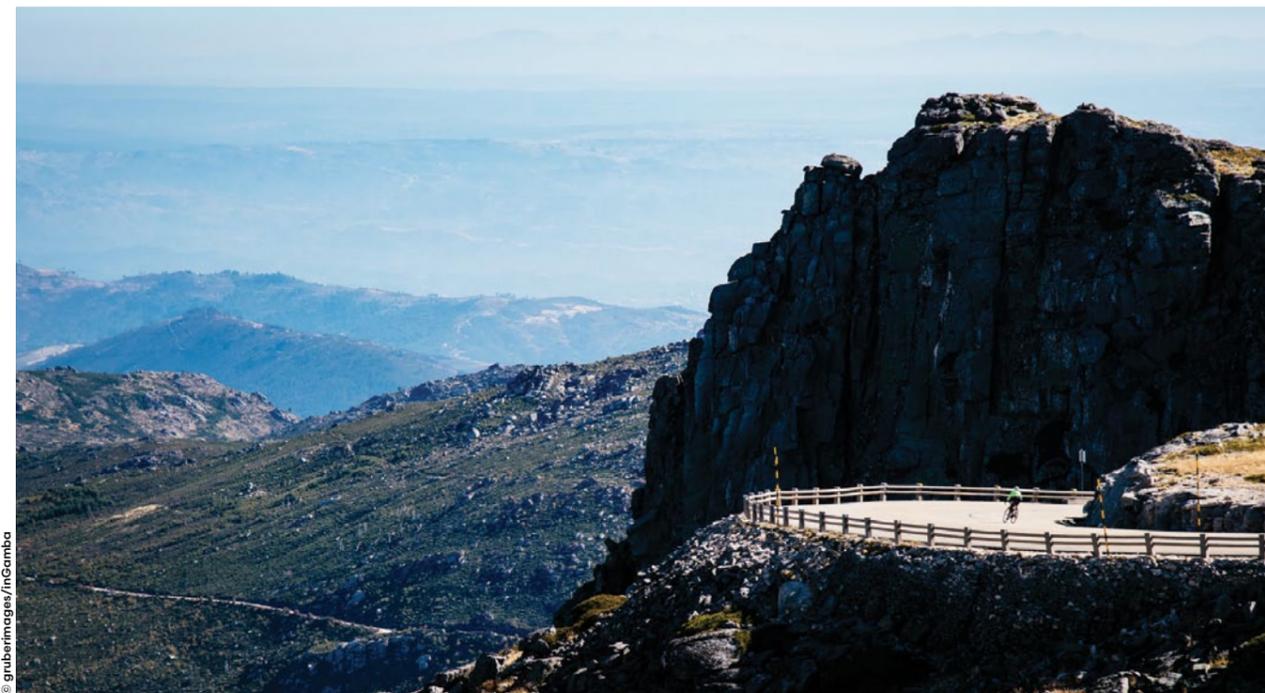


SUIÇA

A Suíça tem uma rede de itinerários para turismo de bicicleta com 3.000 km de extensão. A Veloland liga todos os cantões do país e começou a ser implantada em 1998. Logo no ano seguinte teve 3.3 milhões de utilizadores, que subiram para 5 milhões dez anos depois. Em 2009 o retorno económico foi de 124 milhões de euros.

A Veloland passou a integrar, entretanto, a *SchweizMobil*, uma rede nacional de turismo em bicicleta e a pé com 20.000 km de extensão repartidos por 22 rotas nacionais e 147 regionais. Dados de 2008 apontam para um retorno financeiro anual daquela estrutura entre os 200 e os 340 milhões de euros (*Stiftung SchweizMobil*, 2008b).

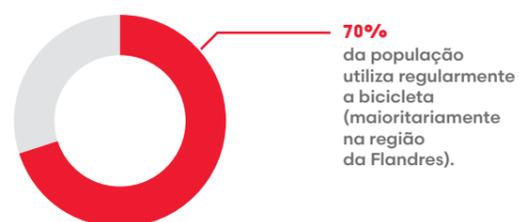
Dispõe de uma gestão coordenada, onde se incluem os transportes públicos coletivos e um selo para as empresas de alojamento preparadas para albergar os utilizadores da *SchweizMobil*. Ao todo, a rede dispõe de mais de 100 locais para alugar bicicletas onde estão disponíveis mais de 300 velocípedes.



BÉLGICA

Cerca de 70% da população utiliza regularmente a bicicleta (maioritariamente na região da Flandres). Totalizam 8,5 milhões de viagens ao estrangeiro por ano, em abril, julho e agosto. A duração média das viagens é de 9-13 dias, mas com crescimento das curtas deslocações (3-4 dias), com preferência pelos alojamentos locais e de pequena dimensão.

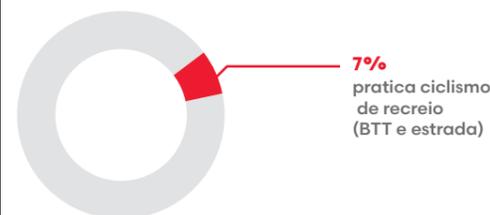
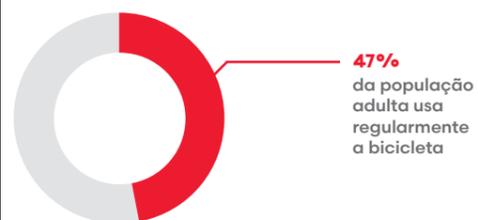
Apreciam bons pequenos almoços, trajetos longos e afastados do trânsito, paisagens diversificadas, boas infraestruturas e articulação com oferta cultural e outras atividades. Valorizam a relação qualidade/preço e a intermodalidade, recorrendo de forma crescente às bicicletas com assistência elétrica.



CANADÁ

Estima-se que 47% da população adulta use regularmente a bicicleta e que 7% pratique ciclismo de recreio (BTT e estrada), efetuando cerca de 26 milhões de viagens anuais ao estrangeiro (entre maio e outubro) com uma duração de 1 a 2 semanas e procurando hotéis de qualidade. A maioria dos praticantes tem entre 40 e 65 anos e Espanha (com destaque para Maiorca) é um dos principais destinos. Evitam o calor excessivo no Verão e procuram uma boa relação qualidade/preço. Apreciam deslocações intermodais (nomeadamente a articulação com o comboio).

Fatores de atração: paisagens naturais, qualidade das infraestruturas, oferta gastronómica e hoteleira, proximidade de atrações e atividades turísticas.



FRANÇA

A “fileira da bicicleta” representa em França uma faturação anual de 4.500 milhões de euros, maior fatia da qual é proveniente do turismo a pedal: 1.430 milhões de euros. O setor emprega um total de 35 mil pessoas.

No país existem:

- 14.000 km de vias destinadas a ciclistas nas cidades;
- 10.000 km de caminhos cicláveis;
- 8.000 km de ecovias e rotas para bicicleta (assinaladas na rede rodoviária normal);
- 5.500 km de ciclovias;
- Que custam 328 milhões de euros - investimento total anual nas estruturas cicláveis;
- São necessários 2.350 empregados para construir e manter a infraestrutura.

Retorno económico de atividades ligadas ao ciclismo:

- Volta a França: 272 milhões de euros/ano;
- 12 mil provas realizadas todo os anos no país: 13 milhões de euros.

Os ciclistas estrangeiros representam um quarto dos 1,8 milhões de dormidas registadas anualmente em França de turistas velocípedicos, vindos maioritariamente do norte da Europa.



ESPAÑHA

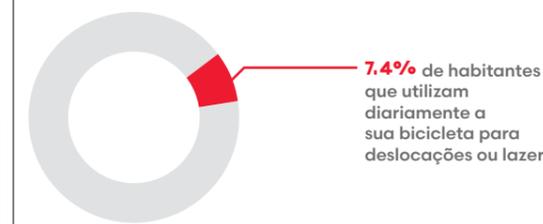
A Espanha é um país com uma forte tradição no ciclismo de competição em todas as suas vertentes que tem vindo a apostar também no uso da bicicleta como meio de transporte ou para fazer turismo. Transformou linhas férreas desativadas em vias verdes, criando, desde 1993, uma rede com 2.100 km de extensão, a que se somam 8.700 km de trilhos e caminhos, na sua maioria cicláveis.

Em 2011, o setor do turismo de bicicleta registou 900 mil dormidas, o que coloca o país em 10.º lugar no ranking europeu, onde passa a liderar se forem contabilizadas as pernoitas de todos os tipos de turistas.

Apesar da dimensão da rede, o turismo de bicicleta não dispõe de uma oferta estruturada e a sua promoção é feita de modo isolado, muitas vezes por iniciativa das autoridades locais.

Mesmo assim, o setor tem um elevado potencial de crescimento no país, onde quase metade dos 47,2 milhões de habitantes tem bicicleta em casa, mas apenas uns três milhões a usa diariamente - 7,4% (dados de 2011) - para deslocações ou lazer.

Regista-se, no entanto, uma forte aposta, um pouco por todo o país, na promoção do uso da bicicleta, criando condições objetivas para que possa ser uma verdadeira alternativa de transporte. Exemplo disso é o Plano Andaluz da Bicicleta, que deverá estar concluído em 2020, altura em que se espera que 15% da mobilidade nas cidades andaluzas seja em modo ciclável.



DESTINOS CONCORRENTES - O CASO DE MAIORCA

Rede de boas estradas, com percursos de excelência e variados

1250 km

70%

dos ciclistas acorre à ilha entre março e maio,

25%

entre setembro e fevereiro

Número de turistas de bicicleta passou de

60.000

em 1990 para mais de

150.000

em 2014

140.000

ciclistas no período entre fevereiro e maio (2016) aumento anual de

15 - 20%

Cada ciclista gastou

106 €

por dia em 2014

Em 15 anos o impacto do setor na economia aumentou mais de

7 vezes

disparando de

20 milhões de €

em 1998, para

145 milhões de €

em 2014



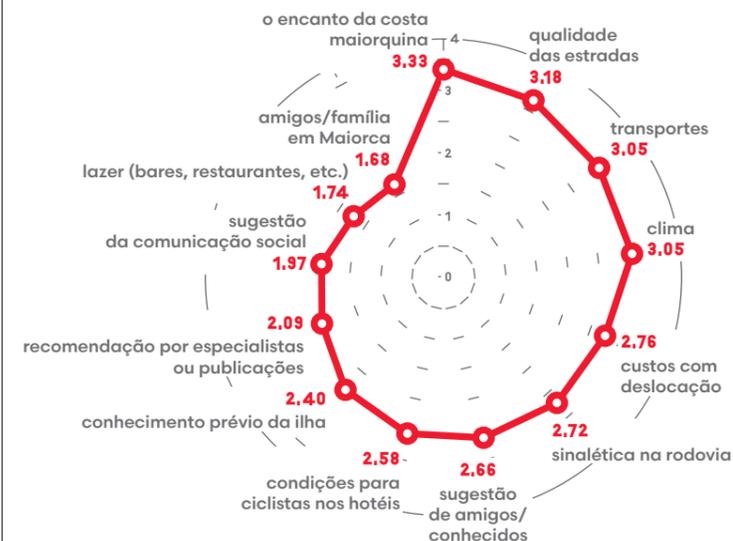
A estratégia de desenvolvimento do “turismo com bicicleta” em Espanha está a ser implementada com sucesso há vários anos, com resultados apreciáveis que decorrem da exploração de vantagens comparativas em parte similares às que Portugal (e, em particular, o Algarve) pode também oferecer.

Maiorca, a maior ilha do arquipélago espanhol das Baleares, é apontada como o melhor exemplo da estratégia de captação de turistas de bicicleta, aposta que desenvolve há dezenas de anos. É, atualmente, um dos destinos de referência para a prática da modalidade, por parte de amadores e de profissionais, seja para a realização de estágios desportivos ou mesmo para a apresentação de equipas e lançamento de produtos.

Tal como o Algarve, a ilha mediterrânica tem um “bom clima”, tradição, praias, montanhas e uma grande variedade de flora e fauna. Com acesso fácil a partir de muitos aeroportos europeus, tornou-se um destino de sol e praia nos últimos 40 anos. Contudo, na última década o governo local investiu no desenvolvimento de rotas para ciclistas e pedestres como forma de enfrentar a escassez de turistas fora dos meses de verão. Estima-se que cerca de 120 hotéis estejam adaptados às necessidades dos ciclistas.

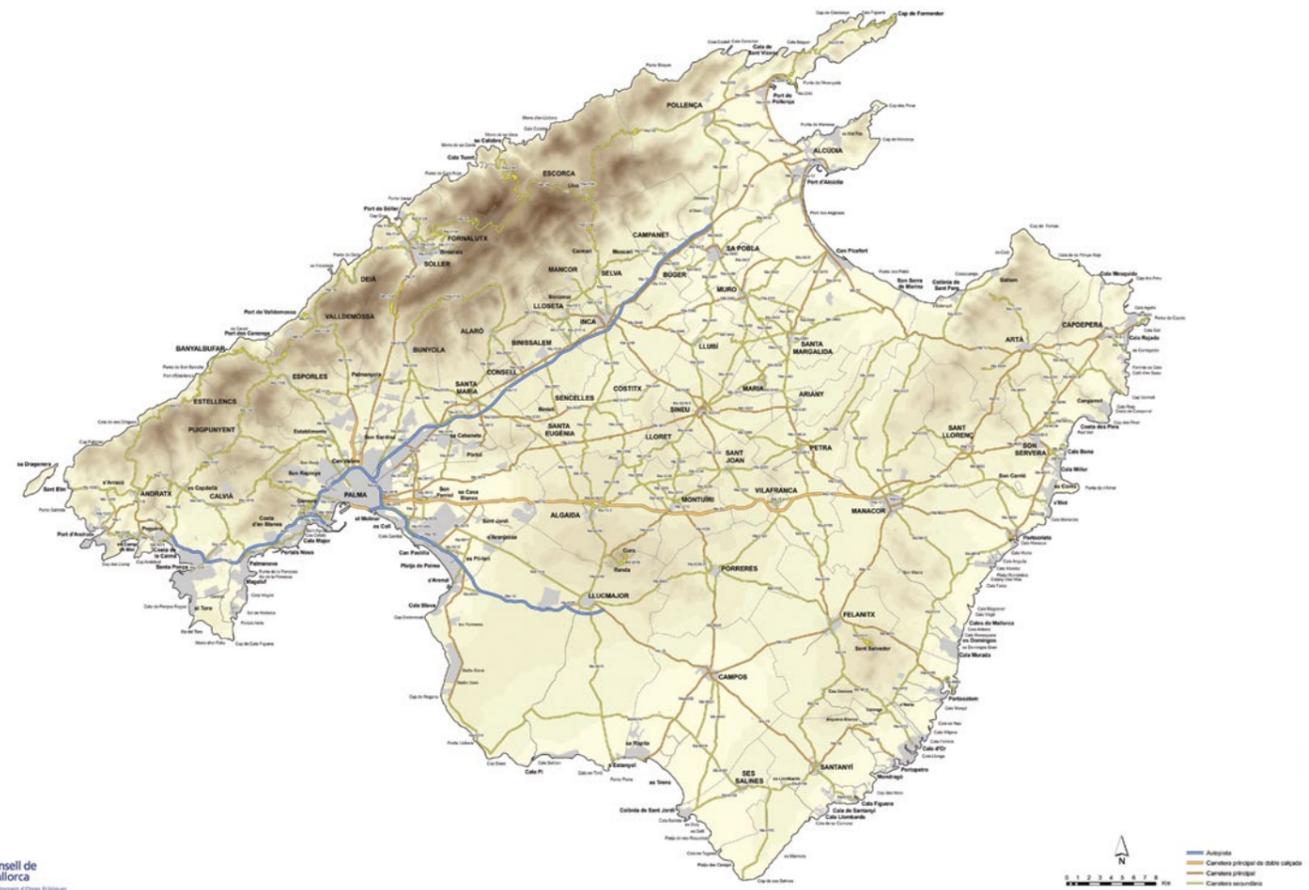
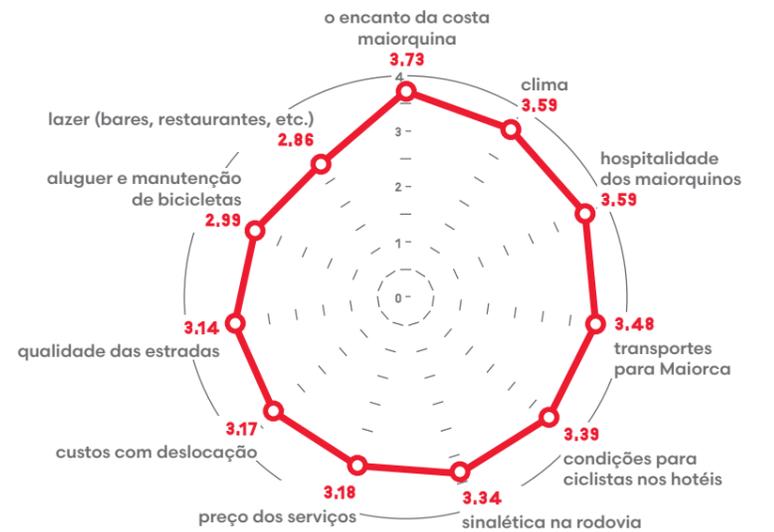
Para além de ter passado a ser o palco dos estágios pré-época da maioria das equipas profissionais de ciclismo, viu também disparar o número de ciclistas amadores que procuram a ilha para pedalar.

Motivações para escolher Maiorca como destino para a prática do ciclismo



Para além de eventos de ciclismo como o Challenge Mallorca e o Challenge Minorca ou a Vuelta Tour BTT Formentera, Maiorca também organiza a maior prova de Ciclismo para Todos de Espanha, a Mallorca312, com um nível de participação crescente, e que em 2016 foi de 4000 ciclistas (dois terços dos quais oriundos do Reino Unido, Alemanha e Suécia), representando um impacto económico de 9,3 milhões de euros ao longo de oito dias, com um gasto médio diário de 160 euros. Metade dos participantes são homens entre os 40 e os 50 anos, que pratica desporto regularmente e tiveram conhecimento de Maiorca como destino para a prática do ciclismo pelos amigos (59%), pelos respetivos clubes (16%), através de revistas da especialidade (11%) e internet (10%).

Nível de satisfação com a participação na prova Mallorca3



Consell de Mallorca
Departament d'Obres Públiques

CARACTERIZAÇÃO DOS SEGMENTOS DE MERCADO

CLIENTES

CICLISTAS PROFISSIONAIS

Viajam normalmente em grupo, integrados numa equipa ou numa seleção, mas também o podem fazer individualmente. Procuram condições para desenvolver treinos, muitas vezes com objetivos específicos, pelo que precisam conhecer antecipadamente as características das estradas para onde vão.

Preferem hotéis ou apart-hotéis de três ou quatro estrelas em locais tranquilos e de fácil acesso. O clima, as características orográficas (montanhoso, plano, intercalado) e preços competitivos são considerados fatores determinantes para atrair este tipo de praticante.

A conciliação do estágio com eventuais provas ou eventos desportivos na região onde se instalam são outro fator de atração, como se verifica com a Volta ao Algarve ou a Volta ao Alentejo, que ocorrem em “época baixa”, quando os ciclistas estão a começar a ganhar ritmo competitivo e procuram países e regiões com condições climatéricas adequadas, que não têm nos países de origem, maioritariamente no Centro e Norte da Europa, mas também dos Estados Unidos.

A maioria das equipas profissionais possui meios próprios para deslocarem os seus atletas, restantes elementos da formação e equipamentos, bicicletas incluídas, tal como a indispensável oficina, normalmente tudo adaptado em autocarros. Dependendo das equipas, poderão fazer-se acompanhar de massagista ou terapeuta, ou recorrer a prestadores locais qualificados.

Para atender a estas necessidades, será fundamental ter locais espaçosos, seguros e iluminados para

estacionar os autocarros e montar os equipamentos, que vão precisar de energia elétrica e de água. Algumas equipas têm mesmo cozinheiro próprio, pelo que será necessário disponibilizar-lhes condições para confeccionar as refeições. A alternativa recomendável será a unidade onde se instalam, ou outra nas proximidades, assegurar a prestação desse serviço com as características e nas condições previamente acordadas.

CICLISTAS EM GERAL

Para além dos profissionais, segmento altamente especializado e com elevado valor acrescentado, existe um mercado muito mais vasto e diversificado dos ciclistas em geral, que podem ser classificados quanto à intensidade e frequência da prática, mas também quanto ao tipo de alojamento que preferem.

Ciclistas Semi-Profissionais e Amadores

Podem viajar individualmente, mas é mais natural que o façam com acompanhantes, familiares na maioria dos casos, ou em grupo, com outros praticantes.

Planeiam as deslocações com recurso à informação disponível na internet ou em publicações especializadas. Associam com frequência a estadia à participação em provas e eventos amadores, e muitos procuram determinados trajetos em particular, assim como graus de dificuldade que progressivamente consigam ultrapassar.

Em relação aos profissionais, têm mais tempo e condições para usufruírem de experiências variadas na região onde se instalam (gastronomia, património histórico, diversão noturna, etc.), mas

valorizam primordialmente a disponibilidade de percursos de qualidade e desafiantes.

Muitos destes ciclistas terão equipamento próprio, mas outros, contudo, preferirão alugar o equipamento, de elevada qualidade, pessoalmente ou anteriormente através da internet ou agências de viagens.

Ciclistas de Recreio e Viajantes

Viajam individualmente, em família ou em grupo. As idades são bastante variadas, mas a maioria são homens com idades entre os 40 e os 60 anos, com formação académica e rendimento superior à média, que apreciam a natureza e praticam o ciclismo como forma de manter a condição física.

Na sua maioria, deslocam-se sem pressa, procuram percursos menos exigentes fisicamente e valorizam muito o património natural e cultural, visitando os locais de interesse que vão encontrando. Propõem-se conhecer uma determinada região e as suas gentes de forma ativa e saudável, reduzindo ao mínimo o impacto ambiental da viagem, podendo pernoitar uma ou mais noites em cada localidade.

Poderão alugar bicicletas nos locais que pretendem visitar, ou usar a própria bicicleta. Preferem as estações mais amenas, como a primavera ou o outono, quando os custos com alojamento são mais atrativos, havendo mesmo um grupo considerável que opta por pernoitar em parques de campismo.

FREQUÊNCIA

Ciclistas esporádicos

Raramente pedalam, embora o fizessem quando eram crianças. Quando o fazem, é para realizar pequenas deslocações e passeios, a um ritmo baixo. Preferem vias de baixo tráfego ou mesmo sem nenhum. Estima-se que constituam o maior grupo entre os ciclistas de lazer. A melhor forma de chegar a este público-alvo é desenvolver pacotes de férias que incluam deslocações e passeios de baixa dificuldade, com opção de alugar de bicicletas.

Ciclistas ocasionais

Pedalam algumas vezes por ano, maioritariamente no verão, cumprindo deslocações de um dia com 30

RECOMENDAÇÕES

Os operadores turísticos que pretendam chegar aos ciclistas ocasionais e frequentes devem procurar integrar passeios de um dia nos pacotes turísticos já existentes (com ida e regresso ao mesmo local) e divulgar atividades com bicicleta nos hotéis, restaurantes e lojas.

ou 40 km de extensão em zonas de pouco tráfego. Calcula-se que seja o segundo maior grupo dos ciclistas de lazer e pedalam como complemento de outras atividades de recreio e tempos livres.

Ciclistas frequentes

Fazem viagens uma ou duas vezes no verão e também no inverno, sempre que possível com mais do que um dia de duração (nos fins-de-semana prolongados ou em férias). Pedalam diariamente entre 40 a 60 km e também preferem estradas rurais e vias com pouco trânsito. Constituem o grupo mais pequeno, mas que pratica com maior intensidade e frequência o turismo em bicicleta.

Ciclistas entusiastas

Pedalam pelo menos uma vez por semana ao longo do ano e fazem deslocações normalmente em grupo, cobrindo distâncias superiores a 60 km. Fazem com frequência viagens maiores, incluindo idas nas férias ao estrangeiro, que planeiam devidamente, recorrendo a operadores independentes e especializados. A oferta turística para este grupo deve passar por programas de viagens com dois ou mais dias (com regresso ao mesmo local ou pernoitando em locais diferentes). Como usam maioritariamente bicicletas próprias, valorizam espaços seguros para as deixarem, bem como instalações e ferramentas para fazerem a manutenção, e até espaço para lavagem de roupa, pois por vezes viajam “em autonomia”, apenas com o mínimo indispensável. Constituem o grupo mais pequeno, mas que pratica com maior intensidade e frequência o turismo em bicicleta.

ALOJAMENTO

Quanto às necessidades de alojamento, dividem-se em três grupos:

- caravanistas;
- turistas de rendimento médio, que procuram frequentemente soluções de alojamento “low-cost” ou campismo;
- turistas de rendimento médio alto / alto que preferem alojamento e serviços de apoio de elevada qualidade recorrendo, usualmente, a agências especializadas.

INTERESSES

PRÁTICA DESPORTIVA (COMPETIÇÃO/TREINO)

- Percursos de treino diversificados;
- Ambientes que permitam tranquilidade e bem estar individual e colectivo;
- Locais de alojamento com boas condições de conforto, serviços de apoio e segurança;
- Estágios e concentrações no período de preparação geral (novembro-fevereiro) e antes dos grandes eventos ou provas;
- Hotéis com capacidade de responder às suas necessidades específicas;
- Estradas e percursos seguros e locais de treino diversificados no grau de dificuldade técnica/física.

PRÁTICA RECREATIVA (LAZER/TURISMO)

- Ambientes calmos e relaxantes que permitam o repouso e a fruição do ciclismo;
- Utilizam a bicicleta como o meio principal para conhecer uma região, as suas características e o património natural e cultural;
- Praticam em qualquer altura do ano, predominantemente nos meses menos frios;
- Podem ter estadias curtas ou prolongadas, em função dos objectivos;
- A prática pode ser mais extensiva, intensiva ou pontual;
- Alojamento com capacidade de resposta às necessidades básicas de um ciclista;
- Locais e percursos que proporcionem uma prática estimulante, com pontos de interesse temáticos, acessíveis e seguros.

TIPOS DE BICICLETA MAIS COMUNS



ESTRADA

- Leves e rígidas
- Componentes em carbono e alumínio
- Bicicletas de topo com sistemas eletrónicos de mudanças
- 6,8-10kg



BTT

- Menos leves e mais rígidas
- Componentes em carbono e alumínio
- Suspensão à frente ou total
- 10-15kg



“TOURING”

- Menos leves e menos rígidas;
- Componentes em aço, carbono e alumínio;
- Suportes para sacos e alforjes;
- Sem suspensão ou apenas à frente;
- Mais opções de desmultiplicações, com pedaleiras triplas;

ATIVIDADES

ESTÁGIOS DESPORTIVOS

A captação de estágios de equipas profissionais e de seleções nacionais de ciclismo exige conhecimento específico das necessidades e rotinas, tanto de treino como de competição, de cada um destes públicos-alvo. Em cada época desportiva desenvolvem-se em períodos de tempo coincidentes atividades comuns a todas as equipas de ciclistas profissionais, o que significa múltiplas oportunidades para atrair a Portugal esses grupos de atletas.

O ciclismo profissional de estrada envolve atualmente cerca de

5000
atletas

18

Equipas WorldTour
(1º escalão)

23

equipas Profissionais Continentais
(2º escalão)

160

equipas Continentais
(3º escalão)

Equipas Profissionais

As equipas de categoria WorldTour e Continental Professional preparam a temporada desportiva nas primeiras três semanas de dezembro e nas últimas três semanas de janeiro.

Nestas concentrações, durante as quais os ciclistas treinam para adquirir a forma com que competirão na nova época, é fundamental o acesso a percursos cicláveis de média e baixa dificuldade, de preferência com temperaturas amenas, onde possam pedalar confortavelmente várias horas por dia.

A maior parte das equipas tem recorrido nos últimos anos ao sul da Europa (designadamente a Espanha) para a preparação da temporada, pois os hotéis locais já estão habituados a receber estas comitivas, e fazem-no a preços muito competitivos.

Em Portugal, o Algarve é a região que apresenta as melhores características para se apresentar como alternativa credível, viável e competitiva face ao sul de Espanha no período entre novembro e março,



A VOLTA AO ALGARVE ASSUME UM PAPEL FULCRAL: POR UM LADO, RECEBE AS MELHORES EQUIPAS PROFISSIONAIS E CICLISTAS DO MUNDO PARA UM DOS PRIMEIROS TESTES COMPETITIVOS DE CADA ÉPOCA DESPORTIVA; POR OUTRO LADO, MOSTRA O ALGARVE AO MUNDO COMO REGIÃO DE EXCELÊNCIA PARA A PRÁTICA DE CICLISMO, MESMO NO INVERNO

pelas seguintes razões:

- Clima ameno, com pouca precipitação;
- Boas estradas e tráfego reduzido no interior, com percursos diferenciados;
- Boa qualidade da rede hoteleira;
- Boas acessibilidades (proximidade do aeroporto de Faro e auto-estradas);
- Região prestigiada no mundo do ciclismo (Volta ao Algarve).

Os contactos com as equipas devem ser feitos de forma direta e com elevado profissionalismo, apresentando propostas concretas de alojamento para os períodos-alvo destas concentrações. A altura ideal para estes contactos é o final de agosto e o início de setembro, durante a realização da Volta a Espanha, pois é nessa altura que as estruturas começam a planear a época seguinte.

A organização de competições internacionais “coladas” a estes períodos de estágio é um atrativo suplementar para cativar as equipas, tendo a Volta ao Algarve um papel fulcral: por um lado, recebe as melhores equipas e ciclistas do mundo para um dos primeiros testes competitivos de cada época desportiva; por outro lado, mostra o Algarve ao Mundo como região de excelência para a prática de ciclismo, mesmo no Inverno.

Seleções Nacionais e Equipas de Média Dimensão

Além das melhores equipas do Mundo, também as seleções nacionais de sub-23 e as equipas de lançamento de jovens valores recorrem ao Sul da Europa para estágios de preparação para as corridas mais importantes vocacionadas para os jovens, que acontecem durante a Primavera na Europa Central.

Nestes casos, os estágios acontecem entre fevereiro e março e já não são simples concentrações de pré-temporada. Isto significa que levarão vantagem os destinos que proporcionem a estas equipas e seleções a possibilidade de participar em corridas de média dificuldade. Assim, no período da época em que ocorrem estes estágios é fundamental permitir que os treinos possam encadear-se com competições, não com o nível de qualidade e exigência da Volta ao Algarve, mas de nível intermédio.

Ao longo do ano há também muitas equipas e jovens ciclistas que procuram apurar o estado de forma tendo em conta os objetivos de final de temporada, com destaque para a Volta à França do Futuro (agosto), Campeonatos da Europa (setembro) e Campeonatos do Mundo (outubro).

A melhor forma de sensibilizar as seleções nacionais para esta oferta é o contacto pessoal, aproveitando a presença das seleções portuguesas de ciclismo em competições internacionais, onde encontram as congéneres estrangeiras, ou o contacto institucional, através das Federações Nacionais. Estes contactos devem ser feitos no final de agosto (Volta a França do Futuro), em setembro (Campeonato da Europa) e em outubro (Campeonato do Mundo)*.

Estágios em Altitude

A época de ciclismo de estrada tem o seu “pico” entre o início da primavera e o final do verão. Se, no início do ano, importa aos ciclistas acumular quilómetros de treino, com o decorrer da temporada os atletas e as equipas de topo fazem trabalhos mais especializados, que passam, também pelos estágios em altitude. Habitualmente, este tipo de estágios dispensa competições. O “pico” de atividade do trabalho de altitude é, por parte das estrelas internacionais, os meses de maio e junho, em preparação para a Volta a França, e os meses de junho e julho, no que diz respeito aos ciclistas profissionais portugueses em preparação para a Volta a Portugal.

Nos estágios em altitude, a norma passa por trabalhar abaixo dos dois mil metros, preferencialmente em regiões que permitam intercalar trabalho de montanha (subidas e descidas) com estradas planas. A altitude é

AO LONGO DO ANO, HÁ TAMBÉM MUITAS EQUIPAS E JOVENS CICLISTAS QUE PROCURAM APURAR O ESTADO DE FORMA, TENDO EM CONTA OS OBJETIVOS DE FINAL DE TEMPORADA

usada para os períodos de repouso, devendo os atletas também dormir em cotas elevadas para o organismo se adaptar às situações onde o ar é mais rarefeito, o que apresenta vantagens comprovadas na preparação física para as provas seguintes.

Pelas suas condições naturais, Portugal tem apenas um local onde será possível fazer estágios em altitude, tendo em conta os diferentes requisitos necessários: a Serra da Estrela, mas esta ainda carece de alojamento adequado nas zonas mais altas (Torre).

Estágios de Pista

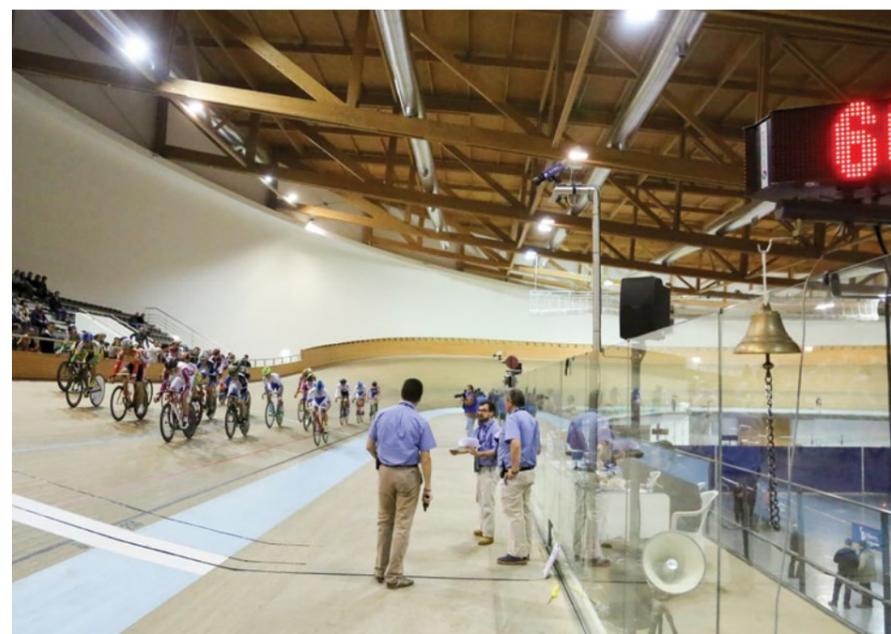
O Velódromo Nacional – Centro de Alto Rendimento, sediado em Sangalhos, Anadia, é já uma infraestrutura de referência na preparação de seleções nacionais de ciclismo de pista**, com potencial para se tornar progressivamente num grande centro europeu de preparação e de competição velocipédica. Instalado numa região com excelente oferta hoteleira e servida por uma boa rede viária, permite conjugar o trabalho de pista com o de estrada.

Este equipamento ganhará, em 2017, novas valências, com as projetadas aberturas das pistas de BMX e de BTT, outras vertentes olímpicas do ciclismo, que contribuirão para qualificar ainda mais esta oferta, em particular com a viabilização de competições internacionais que garantam visibilidade acrescida perante o mercado.



* Nos últimos dois anos, com o lançamento do programa Cyclin'Portugal, a Federação Portuguesa de Ciclismo tem promovido competições de nível intermédio, no Algarve e na Costa Vicentina, cativando equipas da Grã-Bretanha, Noruega, Dinamarca, Rússia, Estados Unidos da América ou Letónia, entre outros países, para se deslocarem a Portugal nos meses de fevereiro e março para competirem, permanecendo no país nos períodos entre as provas.

Mercado	Público-Alvo	Época do Ano	Região adequada	Competições associadas
Estágios início de época	Equipas WorldTour e Continental Profissional (cerca de 40 equipas)	Dezembro e janeiro	Algarve	Volta ao Algarve.
Estágios de preparação para competição	Seleções Nacionais da Europa e equipas de categoria Continental (cerca de 200 equipas)	Fevereiro e março	Preferencialmente o Algarve, podendo estender-se no território continental.	Estes estágios necessitam de competições que justifiquem a permanência no país entre as corridas.
Estágios de pista	Seleções Nacionais de Pista (176 países federados na UCI)	Todo o ano	Velódromo Nacional, Sangalhos, Anadia	Devem fazer-se duas a três competições internacionais por ano, em datas estratégicas tendo em conta os Europeus, Mundiais e Taças do Mundo.
Estágios de altitude	Corredores das equipas de topo. Cerca de 1000 ciclistas profissionais potencialmente interessados.	Maio e junho	Serra da Estrela (com unidade de alojamento na Torre)	Nos estágios de altitude não são intercaláveis competições.
Estágios de “downhill”	Equipas de fábrica (cerca de 50 equipas)	Fevereiro e março	Serra da Lousã Madeira	O calendário nacional contempla provas internacionais que atraem os melhores corredores, que aliam os estágios às competições.



O VELÓDROMO NACIONAL, SEDIADO EM SANGALHOS, É UMA INFRAESTRUTURA DE REFERÊNCIA NA PREPARAÇÃO DE SELEÇÕES NACIONAIS DE CICLISMO DE PISTA, COM POTENCIAL PARA SE TORNAR NUM GRANDE CENTRO EUROPEU DE PREPARAÇÃO E DE COMPETIÇÃO VELOCIPÉDICA

** Várias seleções nacionais (Suíça, Ucrânia, República Checa, Irlanda, Emirados Árabes Unidos, Timor Lorosae) têm optado por estágios de curta duração (5 dias) no nosso país. A seleção de paraciclismo de Espanha (15 elementos) preferiu um estágio de até 10 dias, e a Holanda (10 elementos), regressou em vários períodos que totalizaram 40 dias em 2016. As provas internacionais realizadas em dezembro são as mais procuradas, por seleções ou por clubes (nomeadamente de Espanha, cuja alternativa é o Velódromo de Palma de Maiorca).

Promoção através dos Grandes Eventos

Qualquer estratégia visando cativar equipas para estagiar num país passa por criar um calendário de eventos competitivos de alto nível, que consigam obter notoriedade internacional, em particular junto dos mercados-alvo. Isso é feito em Espanha, com uma grande quantidade de corridas internacionais, mas também por outros países, como a Turquia, a Croácia, o Azerbaijão e até destinos com condições meteorológicas menos favoráveis para a prática de ciclismo, como a Noruega ou a Dinamarca.

Todos estes países têm investido em corridas de ciclismo de referência, projetando-as internacionalmente, através de transmissões televisivas e de uma aposta na divulgação mediática mais vasta.

Portugal tem um produto que, com meios relativamente modestos, conseguiu afirmar-se internacionalmente, mostrando o país como destino privilegiado para a prática de ciclismo: a Volta ao Algarve. Trata-se de uma prova que está consolidada a nível desportivo, mas em relação à qual é evidente a necessidade de captação de investimento adicional, por forma a garantir transmissão televisiva em direto e, por conseguinte, maior impacto mediático internacional.

As equipas participantes (em particular as formações Worldtour) são elas próprias poderosas máquinas de comunicação, chegando a milhões de pessoas em todo o Mundo. Quando as equipas comunicam que estão em determinado território, mostrando imagens e falando sobre os treinos e as corridas ali realizadas, os milhões de adeptos/praticantes amadores de ciclismo sentem-se tentados a experimentar os mesmos sítios.

A captação de estágios e a dinamização do turismo em bicicleta é, portanto, um trabalho em cadeia. A Federação Portuguesa de Ciclismo tem como missão desenvolver o calendário de eventos desportivos, estando também disponível para colaborar com as autoridades nacionais e regionais de Turismo no apoio aos agentes que, no terreno, têm a missão de desenvolver produtos turísticos para estes públicos específicos. Iniciando-se a captação de estágios de equipas e ciclistas de referência, os praticantes amadores e de lazer também tendem a experimentar o mesmo destino das “estrelas”.



EVENTOS DE GRANDE PARTICIPAÇÃO

Na área do Ciclismo para Todos, os eventos para os ciclistas amadores têm vindo a crescer e a melhorar a qualidade, adaptando a oferta a diferentes perfis de praticantes. Os “granfondos”, desafios de ciclismo de estrada de um dia com longas distâncias, são aqueles que mais se têm afirmado nos últimos anos. O sucesso destas provas passa pela conjugação de percursos apelativos sob o ponto de vista desportivo e paisagístico e pela realização em regiões com interesse turístico e gastronómico.

Os “granfondos” com melhores condições para o desenvolvimento sustentável e para atração de mais praticantes são aqueles que se associam a provas de prestígio de alta competição. A nível internacional destaca-se a Etapa do Tour, prova aberta que integra o programa da Volta a França. Em Portugal, por iniciativa da Federação Portuguesa de Ciclismo, o Algarve Granfondo, associado à Volta ao Algarve, já começou a ganhar prestígio.

Na vertente BTT, as maratonas constituem desafios de grande extensão, que apelam a praticantes com

QUANDO AS EQUIPAS COMUNICAM QUE ESTÃO EM DETERMINADO TERRITÓRIO, MOSTRANDO IMAGENS E FALANDO SOBRE OS TREINOS E AS CORRIDAS ALI REALIZADAS, OS MILHÕES DE ADEPTOS/PRATICANTES AMADORES DE CICLISMO SENTEM-SE TENTADOS A EXPERIMENTAR OS MESMOS SÍTIOS

gosto pela aventura e apreciam o contacto com a natureza. Misturam praticantes de competição com participantes de lazer, chegando a juntar pelotões com milhares de participantes.

Portugal já tem uma oferta significativa e de qualidade de eventos velocipédicos de grande participação. Cada um destes eventos é uma oportunidade para que os agentes turísticos desenvolvam planos comerciais, preferencialmente conjugados com os organizadores das provas velocipédicas, oferecendo aos participantes, familiares e acompanhantes condições de alojamento e programas de animação paralela.

FÉRIAS COM BICICLETA

Há cada vez mais praticantes amadores de ciclismo, em todo o Mundo, a viajar de bicicleta. Muitos fazem-no de forma independente, utilizando o próprio velocípede em condições de autonomia (transportando alimentação e por vezes tenda de campismo), percorrendo longas distâncias diárias, ao longo de vários dias ou semanas. Outros participam em programas de férias em bicicleta especificamente concebidos para grupos restritos.

No primeiro caso é fundamental que estejam identificadas e catalogadas as estradas mais adequadas para ciclistas, divididas por distintos graus de dificuldade orográfica (subidas), por intensidade de tráfego e por ciclovias e travessias cicláveis. Estes ciclistas necessitam também ter acesso, em papel ou em suporte digital, a informação sobre as vias mais adequadas para fazer a viagem, onde comer, onde dormir, bem como onde se situam oficinas e lojas de bicicleta ou onde podem ter assistência médica.

Há empresas especializadas em programas de férias para ciclistas, nalguns casos permitindo aos turistas/ciclistas percorrer os mesmos percursos que os profissionais. Desde há alguns anos que grupos se deslocam a Portugal para cumprir as etapas da Volta ao Algarve, partindo e chegando algumas horas antes do pelotão profissional e tendo oportunidade de satisfazer o gosto por pedalar e de ver chegar os ídolos.

Outros programas fazem dos próprios turistas o pelotão principal. Neste caso, um grupo de dez a 15 ciclistas faz-se, diariamente, à estrada, acompanhado por carros de apoio, para fazer um percurso definido. Cada ciclista completa a viagem ao seu ritmo, beneficiando de um tratamento em tudo semelhante ao dos profissionais: massagista, abastecimento alimentar e de hidratação e assistência mecânica. No final do dia, os programas podem contemplar visitas turísticas, jantares temáticos e alojamento em locais icónicos. É uma oferta destinada a turistas com poder de compra significativo.

FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO

ESTRATÉGIAS DE DIFERENCIAÇÃO

Valorização da Oferta

Para uma adequada valorização da oferta num mercado em franco crescimento é importante que haja coerência na comunicação e se valorizem os aspetos únicos associados a uma determinada experiência turística. Poderão ser características naturais (como o clima, tipo de orografia, flora ou fauna) ou características culturais (património arquitetónico, gastronómico e vinícola, ou referências mais ou menos históricas à modalidade do ciclismo, como corredores, provas ou clubes).

Para além de garantir uma boa oferta de alojamento e restaurantes “amigos do ciclista”, poderá também ser vantajoso que os hotéis ou localidades se apresentem como parte de um todo (p.ex. integradas numa Região) e não de modo isolado, aproveitando (e ao mesmo tempo contribuindo para) o investimento coletivo na criação de “narrativas” e consolidação de marcas identitárias associadas à experiência de pedalar num determinado destino. Um bom relacionamento entre os fornecedores de alojamento, estabelecimentos de restauração, postos de turismo, museus, teatros, lojas de bicicletas, oficinas, entre outras estruturas, apresenta-se como uma estratégia recomendável para valorizar toda a comunidade, por um lado, e criar condições atrativas para o ciclista, que dará por melhor emprego o investimento (em tempo e dinheiro). É crucial a noção de que o aumento da concorrência global reforça a importância de apostar na melhor relação qualidade/preço.

É também recomendável que o “staff” (hotéis, agência de viagens, empresas de restauração, etc) tenha conhecimentos mínimos de ciclismo (se possível incentivando a própria prática) pois tal facilita a relação com os clientes e agiliza a resolução de eventuais problemas.

TENDÊNCIAS RECENTES*

Oferta “À La Carte”

Os pacotes turísticos mais convencionais e já delineados podem tornar-se pouco atrativos para viajantes mais experientes, que preferirão propostas mais singulares ou até mesmo realizar viagens únicas, pelo que a capacidade de fazer o percurso e experiência desejadas pelo cliente (se possível superando as expectativas) pode ser um trunfo importante por parte do operador turístico.

Produtos Intergeracionais

Tem vindo a notar-se uma tendência para o aumento das viagens em família, que chegam a envolver três gerações: avós, filhos e netos. Esse fato deve-se, em parte, à melhoria da saúde e da condição física entre as pessoas de mais idade (e também da possibilidade de recurso a bicicletas com assistência elétrica), que se sentem com energia para este tipo de atividade, mas também à grande experiência que é uma viagem de bicicleta feita a três gerações. Neste caso, as viagens “por medida” podem ser ainda mais importantes, por os grupos terem características ainda mais diversificadas do que os restantes, interesses ainda mais variados e condições físicas diferenciadas.

A bicicleta como Complemento

Fazer férias de barco e usar bicicletas para explorar a região envolvente (Alqueva, Douro, Guadiana, por exemplo) pode ser um excelente complemento e um atrativo adicional. Outras propostas que virão a ter sucesso são as que propõem experiências “a pedal” para quem viaja em cruzeiros ou de avião, com ofertas temáticas e diferenciadas ao nível da duração e dificuldade física/técnica.



SEGURANÇA E INFRAESTRUTURAS

Receber ciclistas numa determinada comunidade implica a sensibilização da população em geral para a importância do seu comportamento, nomeadamente na forma como se partilha a via pública (e, em particular, as estradas). O cumprimento do Código da Estrada por parte dos automobilistas ainda está muito aquém do desejável e este é um aspeto importante para garantir que o destino é percebido como sendo seguro para a prática do ciclismo. A população deverá estar sensibilizada para a vantagem que representa receber turistas em bicicleta para uma povoação ou região.

Criar estruturas para ciclistas ou manter as que existem, como bebedouros, balneários, estacionamento para bicicletas e melhorar as vias utilizadas para esta actividade é outro ponto importante, a par da criação de ciclovias e melhoria da rede de estradas municipais e secundárias. A sinalização de locais de interesse a visitar pelos turistas com bicicleta é igualmente recomendável, tal como a disponibilização de serviço de internet sem fios rápido e gratuito, em zonas públicas identificadas.

A proximidade de aeroportos ou de estações ferroviárias é cada vez mais valorizada, bem como a possibilidade de intermodalidade (utilização da bicicleta em conjunto com autocarro ou comboio).

SUSTENTABILIDADE

O turismo de bicicleta pratica-se maioritariamente em contacto com a natureza e a sustentabilidade é um indicador importante. A garantia de cumprimento de critérios elevados de respeito pelo meio ambiente por parte de empresas e produtos são aspetos apreciados que poderão pesar da altura de optar, principalmente entre empresários e clientes sensibilizados para a preservação dos recursos naturais. A eficiência no consumo de eletricidade, da água ou o tratamento de resíduos são alguns exemplos, a que se podem acrescentar a produção energética própria ou a utilização de viaturas elétricas ou de baixas emissões poluentes.

Há variadas instituições a aferir a sustentabilidade de empresas e produtos e a conferir rótulos de garantia, por exemplo a Green Globe, a Rainforest Alliance e a Travelife.

* Cyclin Tourism from Europe; CBI Ministry of Foreign Affairs - Holanda (2015)

HOTELARIA E RESTAURAÇÃO

Ciclistas individuais ou equipas necessitam muitas vezes de apoio para fazer face a um conjunto de necessidades específicas, para as quais as unidades de alojamento deverão estar preparadas:

RECURSOS

- Possuir ferramentas e acessórios de mecânica básica e manutenção de emergência
- Ter local de estacionamento de bicicletas seguro, e de fácil acesso;
- Ter locais próprios, de preferência individualizados, para arrumação de material desportivo, nomeadamente bicicletas;
- Ter possibilidade de disponibilizar bicicletas de aluguer (incluindo capacetes, cadeados e “kits” de mecânica e consumíveis para treino/passeios);
- Ter local de lavagem de bicicletas;
- Disponibilizar serviço de guia turístico qualificado, para acompanhamento de grupos de ciclistas de lazer;
- Disponibilizar informação sobre percursos cicláveis e zonas de interesse cultural e natural;
- Disponibilizar calendário e informação sobre eventos desportivos que possam interessar aos ciclistas;
- Ter acesso a rede internet em qualquer parte da unidade;
- Ter quartos silenciosos, que permitam repousar fora dos horários “normais”;
- Ter acesso a cuidados médicos, fisioterapia e enfermagem.

RESTAURAÇÃO, ALIMENTAÇÃO E NUTRIÇÃO

- A alimentação e a nutrição são fatores muito importantes para os ciclistas de competição e lazer
- Muitas vezes utilizam horários fora do padrão do cliente habitual e tal deve ser tido em conta pelo serviço de hotel;
- Os menus devem ser variados e adequados às necessidades dos ciclistas (ricos em carboidratos, com porções superiores ao habitual de fruta e vegetais), sendo valorizados os ingredientes locais tradicionais e da época ;
- O pequeno almoço é uma refeição particularmente importante, sendo comum incluir pastas, purés de batata ou arroz;
- Ter opções de menus para consumidores vegetarianos, alérgicos ou intolerantes à lactose.

TRANSPORTE DE CLIENTES

- Frequentemente não usam viatura (própria ou alugada) e precisam de apoio até chegar ao local de destino;
- Transfer Aeroporto-Hotel;
- Viaturas com capacidade de transporte de caixas de bicicletas e bagagem;
- Possibilidade de transfer entre o hotel e um local determinado, após ou antes da prática.

ASPETOS DETERMINANTES NA RELAÇÃO COM O CLIENTE

- Possuir conhecimento das necessidades específicas do cliente ciclista;
- Disponibilizar informações úteis e necessárias, de forma proativa;
- Apresentar flexibilidade no serviço;
- Manifestar disponibilidade para encontrar soluções (se necessário recorrendo a parcerias);
- Proporcionar satisfação, tranquilidade e segurança;
- Acesso direto a empresas de aluguer de bicicletas, oficinas e lojas com equipamentos, consumíveis e componentes especializados.

RECOMENDAÇÕES

É desejável que o pessoal das unidades hoteleiras e restauração que vão estar em contacto com ciclistas tenham conhecimentos acerca dos locais recomendáveis para visitar na região, saibam indicar onde se situam lojas, agências de aluguer de bicicletas ou oficinas mais próximas ou disponham dos seus contactos, ter para entrega ou saber onde podem ser encontrados folhetos de mapas de percursos cicláveis e onde poderão circular ou praticar, tanto para ciclistas de estrada, de BTT ou famílias que gostem de pedalar. Se os empregados tiverem alguns conhecimentos de ciclismo, tanto melhor.

ESPECIFICIDADES NA OFERTA PARA PROFISSIONAIS

Portugal tem hotéis em quantidade e em qualidade para dar resposta completa aos estágios de equipas e de ciclistas internacionais, sendo necessário ter em conta que as equipas WorldTour e Continentais Profissionais optam por estabelecimentos de 4 e 5 estrelas, enquanto que as seleções nacionais e equipas de categoria Continental privilegiam unidades de 3 e 4 estrelas.

Em qualquer dos casos é necessário:

- Apresentação de pacote personalizado a cada equipa com preço competitivo por pessoa em meia pensão e pensão completa. (Em estágio, cada equipa WorldTour e Continental Profissional tem uma comitiva que varia entre as 35 e as 60 pessoas);
- Espaço exterior ou interior, seguro e adequados para arrumação de frota de viaturas de dimensão variável que, por norma, inclui camião, autocarro, um ou dois furgões e quatro a seis veículos ligeiros;
- Pontos de eletricidade, água e locais amplos para lavagem e instalação de oficina própria;
- Sala para reuniões e projeção de vídeos e outros materiais multimédia;

- SPA – hidromassagem, crioterapia, hidroterapia, massagem, banho turco, sauna, etc.;
- Ginásio – equipamentos de musculação e “core-training”;
- Sala para massagens (em alternativa, deverá ser possível instalar marquesas de massagens nos quartos);
- Espaço seguro para armazenamento das bicicletas (cujo valor global por equipa poderá atingir centenas de milhares de euros);
- Cozinha com adaptabilidade de horários às necessidades dos ciclistas, com capacidade para acolher as exigências do médico e do nutricionista da equipa e possibilidade de a equipa colocar um cozinheiro próprio a confeccionar algumas refeições;
- Internet gratuita sem fios, disponível em todo o hotel;
- Disponibilidade para a realização de conferências de imprensa e outros encontros entre a equipa e jornalistas;
- Possibilidade de acesso a profissionais e recursos especializados (médicos, fisioterapeutas, enfermeiros).



PROMOÇÃO DE PRÁTICAS RESPONSÁVEIS -A SEGURANÇA A 360º

PARA CICLISTAS

Viajar de bicicleta é relativamente acessível, não exigindo treino particular ou uma condição física exemplar. Pedalar 50 ou 60 km num dia está ao alcance de qualquer pessoa que possua experiência de utilização regular da bicicleta e noção dos seus próprios limites físicos e mentais. Para evitar imprevistos, garantindo as melhores condições de segurança, é recomendável conhecer as características da jornada que se propõe fazer. Antes de iniciar uma viagem de bicicleta, o ciclista deverá ter em atenção alguns aspetos fundamentais.

Pedalar
50/60 km
num dia está ao alcance
de qualquer pessoa

PERCURSO

É conveniente recolher informação sobre o trajeto, analisando, em particular:

- A distância total a percorrer
- As condições meteorológicas previstas (temperatura, precipitação, vento, humidade)
- Condições de visibilidade (pôr do sol e nevoeiro)
- Orografia (relevo) e desnível acumulado de subidas
- Tipo de piso (alcatrão, gravilha, terra, empedrado, etc.)

Deverão ser privilegiadas ecovias, ciclovias, caminhos rurais e estradas municipais e caminhos rurais a outras vias com tráfego mais intenso.

No caso de viajar acompanhado, é importante que os elementos do grupo tenham andamentos semelhantes, ou estejam preparados para adaptar mutuamente o mesmo ritmo, de acordo com o percurso definido. Experiência e capacidades físicas diferentes poderão levar a que os ciclistas mais lentos tentem acompanhar os mais rápidos e atinjam um nível de cansaço que poderá comprometer a viagem. Já aos melhor preparados poderá desagradar-lhes ir mais devagar para não deixar para trás os restantes colegas.

BICICLETA E ACESSÓRIOS

- A bicicleta deve ser a indicada para o tipo de percurso (estrada, BTT ou "Touring") e possuir a dimensão adequada para as características físicas do ciclista. O selim e o guiador deverão estar corretamente posicionados, pois tal poupará o corpo a dores e até a lesões;
- O selim não deve ser novo e é preferível utilizar um ao qual o corpo já esteja adaptado;
- O capacete não é obrigatório, mas a sua utilização é recomendável, em especial em troços mais técnicos e

- cansativos, que implicam maior fadiga física e mental;
- O uso de refletores e de iluminação dianteira e traseira são obrigatórias, se circular à noite ou em condições de pouca visibilidade;
- Se possível, deverá levar consigo um "kit" básico de ferramentas e substituíveis para enfrentar situações de avaria mais comuns: furos, cabos de travões ou de mudanças partidos;
- O "smartphone" é muito útil, de preferência com GPS (se possível descarregando previamente os mapas das áreas que irá percorrer, para uso *offline*) e garantia de carga para toda a jornada. Para além de poder fazer contactos que sejam necessários, permitirá ao ciclista saber sempre onde se encontra, distâncias já percorridas e que faltam percorrer, entre muitas outras informações que podem ser úteis, como o tempo de luz natural, previsões, meteorológicas, restaurantes, hotéis, etc.

VESTUÁRIO RECOMENDADO

- Roupa leve que mantenha o corpo seco, já que pedalar implica suor e tecidos molhados em contacto com a pele são desconfortáveis e podem mesmo causar resfriados (hipotermia), especialmente em condições de vento forte; de acordo com as condições meteorológicas, pode ser muito útil transportar um "corta-vento" impermeável, mas respirável e leve;
 - Calções/calças confortáveis, pouco abrasivas e que protejam o contacto com o selim. O traseiro é a parte do corpo mais sacrificada no ciclista, mais até que os pés e mãos, os outros pontos de contacto com a bicicleta;
 - Calçado confortável, privilegiando a sola rija ou os sistemas "click", pois tornam o esforço da pedalada mais eficaz;
 - Luvas (inteiras ou sem dedos) são importantes para proteger as mãos de eventuais quedas e amortecer o contacto com os punhos e manetes do guiador;
 - Boné/Chapéu;
 - Óculos de sol (garantem proteção do sol e melhoram a visibilidade, em particular se tiverem lentes polarizadas);
- Caso o percurso atravessasse zonas inóspitas, longe de restaurantes ou estabelecimentos comerciais, o ciclista deverá preparar-se, levando alimentos e água suficientes. A ingestão regular de sólidos e líquidos é fundamental para evitar a fome e a sede, que comprometem o conforto e o próprio desempenho. Não esquecer também o protetor solar, aplicando-o várias vezes ao dia, para evitar escaldões, assim como creme hidratante, para aplicação tópica no final do dia.

SEGURANÇA DA BICICLETA

- Estacionar o velocípede apenas em locais iluminados e frequentados;
- Prender a bicicleta com cadeados resistentes (como os "U-lock"), a estacionamentos adequados (os "U" invertidos são os melhores, pois permitem prender o quadro e as duas rodas, e cada um permite o estacionamento de duas bicicletas);

- Evitar deixar a bicicleta em estacionamentos que só permitem prender uma roda. Além de poder sofrer empenos, quando regressar pode só lá estar essa roda;
- Na ausência de estacionamentos adequados, os sinais de trânsito, os postes de iluminação ou gradeamentos metálicos existentes nas ruas podem ser uma alternativa segura;
- Evitar deixar a bicicleta na rua por períodos longos, designadamente durante a noite;
- Nunca deixar bolsas ou alforjes numa bicicleta que vai ficar estacionada por períodos longos onde o ciclista não a possa vigiar;
- Se pernoitar em unidades hoteleiras, peça para guardar a bicicleta num local vigiado e garantidamente seguro; se tal não for possível, leve-a para o quarto.

SEGURANÇA DE BENS PESSOAIS

- Acondicionar os documentos e bens de maior valor numa bolsa ou volume de pequena dimensão, que deve ser transportada junto do corpo ou no guiador, à vista do ciclista;
- Copiar os principais documentos de identificação e colocá-los em diferentes locais (bolsas, malas, alforjes);
- Manter o dinheiro e cartões bancários sempre à mão (há cintos específicos para guardar dinheiro e cartões. A bolsa de guiador pode ser também uma boa opção, pois retira-se com facilidade quando o ciclista precisa de abandonar a bicicleta);
- O dinheiro transportado deverá reduzir-se ao mínimo essencial, recomendando-se o recurso a cartões, de débito ou crédito;
- Se optar por levar mais dinheiro, distribua-o por diferentes bolsos;
- Como último recurso, mantenha um cartão de crédito num local diferente para utilizar em caso de emergência;
- Registe os números dos principais documentos pessoais em papel e/ou no telemóvel.

SEGURANÇA NO TRÂNSITO*

- Garantir que os outros utilizadores da rodovia detetam a presença do ciclista com a devida antecedência, se possível estabelecendo contacto visual com os outros ciclistas ou automobilistas com quem se cruze;
- Em estradas urbanas com maior intensidade de tráfego, o ciclista deve adotar uma postura determinada, sem facilitar nas ultrapassagens, ou circular "encostado à berma". Facilitar muito no espaço pode levar o automobilista que circula atrás a tentar passar num espaço apertado, a distância insuficiente do ciclista;
- O ciclista não deve usar auscultadores enquanto pedala na via pública, recorrendo, em alternativa, a um único auricular que deverá usar no ouvido do lado da berma;
- É importante que o ciclista conheça o código da estrada do país onde vai viajar, em particular no que respeita aos velocípedes.

* Para mais informações, consultar o Anexo III

PARA ORGANIZADORES DE EVENTOS DE CICLISMO

A noção do risco a que estão sujeitos os participantes é crucial na realização de qualquer evento desportivo, pelo que é necessário elaborar um plano de segurança e garantir que todos os envolvidos na organização tenham conhecimento sobre o mesmo, bem como as funções e responsabilidades de cada elemento. É de igual modo importante conhecer as características do evento que se propõe fazer.

Para o ciclista, este deverá ter em atenção alguns aspetos fundamentais antes de iniciar uma viagem de bicicleta ou participar num evento.

COMUNICAÇÃO

Sendo um fator crucial em qualquer evento desportivo, a comunicação entre os diferentes membros da equipa organizadora pode concretizar-se de duas formas:

- Telemóveis - Permitem a comunicação entre todos os membros da organização e com pessoas exteriores, como autoridades ou serviços de emergência. Estar dependente da cobertura de rede móvel (muitas vezes indisponível em áreas isoladas);
- Rádios intercomunicadores - Permitem comunicar em sistema aberto entre todos os membros da organização, o que agiliza a partilha da informação. Como não permite comunicar fora do grupo, é recomendável que este sistema seja usado paralelamente com os telemóveis.

CLIMA

Enquanto fator com uma boa dose de imprevisibilidade, é fundamental minimizar a incerteza quanto às condições atmosféricas em que vai decorrer um evento, pelo o que se deverá recorrer a serviços de previsão fiáveis. O recurso a registos e estatísticas históricas poderão também ajudar a conhecer com que probabilidade se poderão esperar determinadas condições, e agir em conformidade. Por exemplo, em caso de chuva ou nevoeiro, o acesso a certas zonas do evento poderá ficar dificultado (devendo as equipas de busca e salvamento ser avisadas previamente do facto), e o risco de quedas, despistes e colisões ser agravado. A existência de



ventos fortes pode exigir um reforço preventivo na fixação de estruturas e sinalética e, em conjugação com humidade e chuva, tornar mais provável a ocorrência de casos de hipotermia. Pelo contrário, temperaturas elevadas e sol tornam mais provável a ocorrência de casos de desidratação e queimaduras e mais premente a disponibilização de líquidos e zonas com sombra.

LOGÍSTICA

Um plano de segurança deve prever com rigor os meios humanos e materiais necessários para funcionar, revelando-se esta área como das mais importantes em todo o processo de preparação. Sempre que possível, deverão ser contempladas medidas de contingência para minimizar eventuais falhas.

RESGATE E EVACUAÇÃO

É importante efetuar um reconhecimento prévio das vias e locais através dos quais possam ter que ser feitos eventuais resgates, criando um mapa e estabelecendo os meios necessários a acionar em caso de acidente.

A NOÇÃO DO RISCO A QUE ESTÃO SUJEITOS OS PARTICIPANTES É CRUCIAL NA REALIZAÇÃO DE QUALQUER EVENTO DESPORTIVO, PELO QUE É NECESSÁRIO ELABORAR UM PLANO DE SEGURANÇA E GARANTIR QUE TODOS OS ENVOLVIDOS NA ORGANIZAÇÃO O CONHECEM

SAÚDE E PROTEÇÃO

A coordenação com as entidades que prestam socorro é fundamental para uma ação eficaz em caso de necessidade. Bombeiros, Proteção Civil, hospitais e centros de saúde devem ser avisados com antecedência sobre o evento e as suas características, de modo a prepararem uma eventual resposta e os meios que terão que disponibilizar.

APOIO MÉDICO

A dimensão do evento e o tipo de prova pode justificar a criação de equipas de intervenção para socorrerem eventuais acidentados antes de serem transportados para unidades de saúde.

FORÇAS DE SEGURANÇA

As próprias forças de segurança (PSP e/ou GNR) avaliam da necessidade da sua presença, em que circunstâncias e com que meios, atendendo ao tipo de evento, cujo licenciamento (por parte das autarquias) está dependente de parecer favorável por parte daquelas autoridades, nomeadamente quando se usam vias públicas.

SEGUROS DE ACIDENTES PESSOAIS E RESPONSABILIDADE CIVIL

Os seguros são fundamentais para garantir a cobertura de todas as ocorrências que acarretem prejuízos e danos (pessoais ou outros) durante o evento. É importante ter em conta que “as entidades que promovam ou organizem provas ou manifestações desportivas abertas ao público devem celebrar um contrato de seguro desportivo temporário (...) a favor dos participantes não cobertos pelo seguro dos agentes desportivos (...)” De acordo com a lei, e em caso de acidente, o não cumprimento desta obrigação transfere para o organizador os encargos que seriam da responsabilidade do segurador, sujeitando ainda o organizador a uma coima por cada participante não segurado.

OFICIALIZAÇÃO

É recomendável oficializar os eventos junto da Federação Portuguesa de Ciclismo, já que, entre outras vantagens ao nível organizativo e promocional, compromete o organizador ao cumprimento das leis e das normas básicas de segurança perante os participantes e parceiros do evento, assim como dos regulamentos gerais da modalidade.

CYCLIN' PORTUGAL - EXEMPLOS DE ATIVAÇÃO

PERCURSOS CICLÁVEIS DE ESTRADA - ALGARVE

Para os ciclistas profissionais ou amadores que gostam de “pedalar a sério”, o Algarve apresenta-se como uma das regiões portuguesas mais aliciantes, em particular no outono e inverno. A uma rede hoteleira vasta e diversificada, junta-se o clima ameno e o sol quase constante quando as outras zonas do país estão sujeitas a temperaturas mais baixas. No âmbito do programa Cyclin' Portugal, a Federação Portuguesa de Ciclismo respondeu ao desafio lançado pelo Turismo do Algarve, disponibilizando uma proposta sistematizada para a prática do ciclismo de estrada, tendo identificado e classificado 42 percursos aptos para todos os tipos de ciclistas, abrangendo o território algarvio e totalizando 4336 km. A região que acolhe a Volta ao Algarve, a mais internacional das provas realizadas no nosso país, está agora dotada de uma oferta estruturada com várias opções de trajetos, que dão a conhecer o extraordinário património natural algarvio, por estradas de qualidade, com pouco tráfego e passagem por alguns dos locais mais genuínos da região.

DESCRIÇÃO E PROCESSO

Identificou-se pelo menos um percurso de iniciação em cada município algarvio e para cada uma das três zonas identificadas (Zona Oeste - Barlavento, Zona Central e Zona Este - Sotavento) foram classificados percursos em quatro níveis crescentes de dificuldade. Complementarmente, foram também identificados oito percursos particularmente adequados para o treino desportivo (nomeadamente com zonas de subida, para treino de séries).

O levantamento de cada percurso consistiu no seu mapeamento, com identificação de “track” GPS, registo de distâncias (km), desnível acumulado (em altitude), assim como uma breve descrição técnica, turística e fotos dos percursos. Os mapas criados, que incluem informação sobre lojas de bicicleta com assistência e aluguer, assim como a localização dos postos de turismo local, estão disponíveis em papel e em formato digital, sendo possível descarregar gratuitamente os percursos para GPS.

Foi também efetuada uma análise climatérica e geográfica da região do Algarve, consistindo na recolha e análise de dados comparativos relevantes para a prática do ciclismo, como por exemplo temperatura, precipitação e qualidade do ar.

Tipo de Percursos	Dificuldade	Distância	Desnível Acumulado Positivo (D+)
 Percursos de Iniciação (N1)	baixa	até 70 km	até 1000 m
 Percursos (N2)	baixa / média	entre 70 km e 120 km	até 1800 m
 Percursos (N3)	média / alta	entre 120 km e 150 km	até 2500 m
 Percursos (N4)	alta	superior a 150 km	superior a 2500 m



Nota: Toda a informação disponível em www.bikemap.net/user/cyclinportugal-algarve/



CENTROS DE BTT

Os Centros de BTT são equipamentos desportivos de lazer permanentes e de acesso gratuito destinados a fomentar e permitir a prática ordenada e assistida de ciclismo de montanha ou fora de estrada. São constituídos por redes de trilhos sinalizados para a prática do ciclismo todo-o-terreno e locais de acolhimento dotados de um conjunto de equipamentos de apoio à disposição dos praticantes. Estes locais estão apetrechados com estacionamento, balneários, estação de serviço para bicicletas (lavagem, ar e mini-oficina) em regime de “self-service”.

Estes centros oferecem na sua maioria percursos do tipo “cross-country”, no entanto também poderão oferecer percursos de “downhill” ou “enduro”, sinalizados com marcações específicas, adotadas internacionalmente, com quatro níveis de dificuldade crescente (verde, azul, vermelho e preto). Estes níveis estão adequados a todos os tipos de utilizadores, desde os que pretendem iniciar-se até aos mais exigentes. Desta forma, é possível garantir uma oferta de qualidade para todo o tipo de ciclistas, que usufruem de uma rede de percursos e infraestruturas, seguros e adequados às suas expectativas e experiência.

Os Centros de BTT são desenvolvidos por promotores, públicos ou privados, e por técnicos ou empresas reconhecidas pela Federação Portuguesa de Ciclismo.

Estes Centros constituem um importante elemento na promoção do turismo em bicicleta, contribuindo para uma exploração sustentável dos recursos naturais, regulando e orientando a prática de BTT para trilhos identificados e zonas consideradas adequadas pelas entidades competentes, garantindo assim a preservação ambiental e maior vigilância dos recursos florestais.

Os Centros de BTT adequam-se tanto a praticantes locais/residentes na área onde se delimita o Centro, como também a visitantes que escolhem a bicicleta como veículo para conhecer e explorar a região.

De modo a potenciar o impacto económico dos Centros de BTT e o turismo ativo a estes associado, é fundamental o estabelecimento de parcerias com agentes locais como postos de turismo, hotéis, restaurantes, bares, agentes de viagens, empresas de animação turística, acrescentando valor à oferta pela agregação de serviços complementares.

Praticante	Percurso	Obstáculos	Declives Máx.	Declives Médios	Distância Máx.	Desnível Acum. (+)
<p>○</p> <p>Praticante de iniciação, sem experiência e pouca resistência física</p>	<p>Percurso Rolante</p> <ul style="list-style-type: none"> - piso rijo ou asfaltado - largura dos trilhos > 1,5 m 	Sem obstáculos	< 10%	< 5%	20 km	até 500 m
<p>○</p> <p>Praticante com pouca experiência, pouca técnica e resistência física normal</p>	<p>Percurso Moderado</p> <ul style="list-style-type: none"> - piso firme ou estável - largura dos trilhos > 1 m 	Obstáculos c/ altura < 0,2 m Poucas passagens técnicas	< 15%	< 10%	45 km	até 1000 m
<p>○</p> <p>Praticante experiente, com boa capacidade técnica e boa resistência física</p>	<p>Percurso Técnico</p> <ul style="list-style-type: none"> - piso muito variável 	Obstáculos c/ altura < 0,5 m Muitas passagens técnicas	> 15%	< 15%	75 km	até 1800 m
<p>○</p> <p>Só para praticantes com bastante experiência e elevada resistência física</p>	<p>Percurso muito Técnico</p> <ul style="list-style-type: none"> - todo o tipo de trilhos 	Todo o tipo de Obstáculos possíveis	> 20%	> 15%	N/A	N/A



INICIADO EM 2011, O PROJETO DOS CENTROS DE BTT, DESENVOLVIDO PELA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLISMO, CONTA ATUALMENTE COM OS SEGUINTE EQUIPAMENTOS:

EM FUNCIONAMENTO

- ALCANENA
- BATALHA
- MANTEIGAS
- PAMPILHOSA DA SERRA
- PROENÇA A NOVA
- SABUGAL
- VOUZELA

EM FASE DE PRÉ-HOMOLOGAÇÃO

- ALMEIDA
- AMARANTE
- BAIÃO
- CELORICO DE BASTO
- CINFÃES
- ECOPARK AZIBO
- GARDUNHA
- LOULÉ
- MARCO DE CANAVESES
- MELGAÇO
- MIRANDA DO CORVO
- MONDIM DE BASTO
- PENACOVA
- SARZEDAS
- SEIA
- SERPA
- SERRO VENTOSO
- TÁBUA
- TERMAS DE MONFORTINHO
- VINHAIS



HOMOLOGAÇÃO

Para que o Centro de BTT possa ser homologado é necessário cumprir com um conjunto de requisitos obrigatórios, podendo este localizar-se num espaço comum, construído de raiz para o propósito, ou ser instalado em edifícios e áreas já existentes, como antigas escolas, casas florestais ou parques de campismo, desde que devidamente identificados. Esta infraestrutura define a zona nevrálgica do Centro de BTT e é denominada de “Porta Principal” ou “Zona de Acolhimento”.

Relativamente aos percursos de um Centro de BTT, a sua rede deverá ser acessível a todos os níveis de utilizadores, devendo privilegiar-se itinerários que mostrem as belezas naturais do território onde o centro se insere. Esta rede de percursos tem que possuir um mínimo de 6 percursos de vários níveis de dificuldade e pelo menos 100kms de trilhos sinalizados.

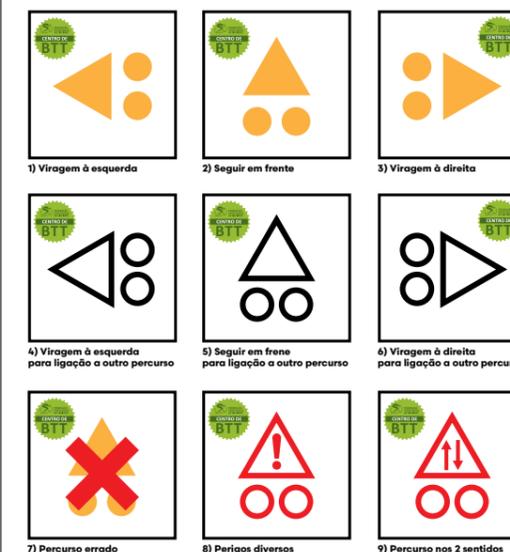
OFICIALIZAÇÃO

O processo de homologação de um centro de BTT obedece às seguintes fases:

1. Candidatura à criação do centro
2. Auditoria de Pré-homologação, Criação de Rede de Percursos
3. Envio de Ficha Técnica de Percursos
4. Análise de Infraestruturas
5. Sinalização de Percursos e implementação de infraestruturas
6. Emissão de certificado de homologação
7. Manutenção
8. Dinamização

SINALÉTICA

A utilização da sinalética dos centros de BTT apenas está autorizada após a pré-homologação, realizada de acordo com o Regulamento Geral dos Centros de BTT publicado no site www.centrosdebtt.pt



CENTRO DE ALTO RENDIMENTO DE ANADIA



EM 2016, PREPARANDO OS JOGOS OLÍMPICOS E PARALÍMPICOS, UTILIZARAM OS EQUIPAMENTOS DE ANADIA AS SELEÇÕES NACIONAIS DE CICLISMO E PARACICLISMO DE PISTA DOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS, ESPANHA, HOLANDA, IRLANDA, REPÚBLICA CHECA, TIMOR-LESTE, SUÍÇA E UCRÂNIA.

CARACTERÍSTICAS DO VELODROMO

INAUGURAÇÃO:
SETEMBRO DE 2009

CUSTO DA OBRA:
12 MILHÕES DE EUROS

EQUIPAMENTOS:

- PISTA DE CICLISMO COM 250 METROS DE EXTENSÃO
- BANCADA COM CAPACIDADE PARA 2000 ESPECTADORES E BANCADAS AMOVÍVEIS NA NAVE DO EDIFÍCIO, ONDE DECORREM PROVAS E TREINOS DAS RESTANTES MODALIDADES INSTALADAS NO CAR.
- ALOJAMENTO
- BALNEÁRIOS
- GINÁSIO
- RESTAURANTE
- GABINETES
- SALAS DE REUNIÃO

O Velódromo Nacional é a estrutura central do Centro de Alto Rendimento de Anadia, inaugurado em 2009 para servir as modalidades de ciclismo, esgrima, ginástica e judo.

No que respeita ao ciclismo, a infraestrutura tem sido dinamizada com diferentes eventos internacionais, todos os anos, desde 2010.

Em 2010, o Velódromo Nacional acolheu o Campeonato do Mundo de Veteranos, um evento no qual os participantes não são selecionados em função das capacidades desportivas, mas que se inscrevem pelo gosto pela competição e pelas viagens, juntando o turismo à prática de atividade física.

Nos quatro anos seguintes, entre 2011 e 2014, o Velódromo Nacional foi palco do Campeonato da Europa de Pista para Sub-23 e Júniores, que permitiu consolidar a estrutura ao nível técnico, garantindo maior notoriedade em termos internacionais. Em 2015 e 2016 recebeu provas internacionais, para a categoria de elite, de nível intermédio. Em 2017 voltará a ser a residência do Campeonato da Europa de Sub-23 e Júniores.

A intensa atividade competitiva internacional permitiu a divulgação do Velódromo Nacional, apresentando-o a equipas e seleções internacionais. Estas formações, no período entre provas, deslocam-se a Anadia para estagiar e treinar no Velódromo.



Em 2016, preparando os Jogos Olímpicos e Paralímpicos, utilizaram os equipamentos de Anadia as seleções nacionais de ciclismo e paraciclismo de pista dos Emirados Árabes Unidos, Espanha, Holanda, Irlanda, República Checa, Timor-Leste, Suíça e Ucrânia.

O facto de o Centro de Alto Rendimento dispor de capacidade própria de alojamento ajuda à atração destes grupos, mas não é determinante, uma vez que estas equipas profissionais estão sempre abertas às melhores ofertas do mercado. Assim, a existência deste equipamento é uma oportunidade para a dinamização regional do turismo desportivo e para o enriquecimento da hotelaria, do comércio e serviços da região.

Essa oportunidade de negócio será potenciada a partir de 2017, já que se prevê a inauguração, mesmo junto ao Velódromo, de uma pista de BMX de características olímpicas, e será criada, também no concelho de Anadia, uma pista permanente de "cross-country", a disciplina olímpica de BTT. Em paralelo, existem boas condições para treinos de ciclismo de estrada na região.

Assim estarão reunidas as características ideais para uma oferta global de estágios de ciclismo nas vertentes de pista, estrada, BMX e BTT, na região.

EVENTOS INTERNACIONAIS CYCLIN' PORTUGAL

A realização de provas de dimensão internacional é um importante fator de dinamização económica através do ciclismo e com potencial para atenuar os efeitos da sazonalidade no setor hoteleiro.

O Algarve Granfondo e o Algarve Bike Challenge têm conseguido afirmar a marca "Algarve" como sinónimo de destino de excelência para a prática do ciclismo nos meses de fevereiro/março, em particular junto de mercados emissores europeus, evidenciando o bom clima e condições desportivas, mas também o bom nível da sua oferta hoteleira. Ao impacto mediático e visibilidade internacional e nacional destes eventos, deverá somar-se o impacto económico, que se alarga à restauração, transportes e comércio local, sendo frequente que os participantes (incluindo acompanhantes e público) prolonguem a sua estadia para além do dia da prova.

Estes eventos têm permitido consolidar uma rede de parceiros, melhorando a qualidade global da oferta, segmentando-a tendo em conta as necessidades dos participantes. Em termos desportivos, as iniciativas também têm sido bem sucedidas, pela qualidade dos participantes e pela competição, muito disputada e apelativa, o que constitui um fator importante para assegurar a sua continuidade e sustentabilidade.

GRANFONDO

135 km

com um acumulado de

2600 m

que inclui as escaladas de Rocha dos Soidos, alto do Malhão, alto da serra do Caldeirão, Barranco do Velho e Clareanes)

MEDIOFONDO

83 km

com um acumulado de

1300 m

que integra as subidas Benafim, Barranco do Velho e Clareanes.



ALGARVE GRANFONDO 2016

O Algarve Granfondo é uma prova de Ciclismo para Todos, aberta à participação de praticantes de ciclismo de estrada, filiados ou não, apresentando

um conjunto de percursos que percorrem algumas das estradas/vias que integram o percurso oficial da Volta ao Algarve e os locais mais carismáticos e populares da região. Foi criada para proporcionar aos participantes (nacionais e estrangeiros) a experiência de participar num evento com a marca e inserida no programa da Volta ao Algarve, junto dos grandes campeões mundiais.

Tendo em conta os resultados da primeira edição, com partida de Tavira e participação de cerca de 350

atletas, decidiu-se reforçar a proximidade com a Volta ao Algarve na edição seguinte, permitindo melhorar a adaptação dos percursos ao público-alvo, assim como os serviços de apoio, o que se repercutiu num incremento da participação, que ascendeu a cerca de 700 atletas.

Para a concretização da edição 2016, foi necessário definir os objetivos gerais e específicos e o público-alvo, a partir dos quais estabeleceram-se as distâncias, tipos de percursos e regulamento particular do evento.



INSCRIÇÃO

Seguidamente procedeu-se à identificação dos recursos materiais e logísticos necessários, bem como efetuada uma avaliação dos custos diretos e indiretos inerentes à realização da prova, para elaborar o respetivo orçamento.

A Comissão Organizadora incluiu, para além do Diretor de Prova, responsáveis para cada uma das seguintes áreas: Logística; Segurança; Percurso (escolha e reconhecimento do trajeto); Imagem e Comunicação; Secretariado; Assistência Médica.

A organização contou com o precioso apoio de clubes da região, que disponibilizaram mais de 50 elementos que integraram a equipa do evento no dia da prova, nomeadamente o Clube BTT Conceição de Faro, a Associação ExtremoSul, a Associação Rodactiva, o Núcleo Sportinguista V.R.S. Antonio, o Centro de Ciclismo de Loulé e o BTT Terras de Loulé.

PARTICIPAÇÃO

Foram disponibilizadas duas formas de participação, que levaram os atletas por extraordinárias paisagens algarvias, através de traçados desafiantes, e com distâncias adaptadas ao início de época.

Participaram na prova 680 atletas, dos quais 15% são residentes no Algarve. Dos restantes 85%, 8% foram participantes estrangeiros que se deslocaram de propósito para participação no Algarve Granfondo e acompanhamento da Volta ao Algarve em Bicicleta. Estima-se que 60% tenha pernoitado uma noite na região e 15% pernoitou mais que uma noite.

€25 (filiados na Federação Portuguesa de Ciclismo); €30 (não filiados), com um desconto de €5 em todas as inscrições realizadas durante na campanha de lançamento (16 e 18 de outubro de 2015, no Festival Bike). As inscrições foram efetuadas exclusivamente online, através do site cronosport.pt

A inscrição garantiu a participação no Granfondo ou no Mediofondo, abastecimentos sólidos e líquidos ao longo do percurso, dorsal, frontal, seguro, t-shirt “finisher”, medalha “finisher”, banho e almoço “buffet”.

MERCHANDISING

Possibilidade de aquisição do equipamento oficial do Algarve Granfondo (jersey e calções). Foi escolhido como local de partida/chegada a Praça da República, em frente ao edifício do Município de Loulé e do emblemático Mercado de Loulé, pela sua simbologia e beleza, mas também porque situava-se apenas a 20 minutos do Alto do Malhão, onde terminava no mesmo dia a etapa rainha da Volta ao Algarve 2016. A partida deu-se às 08h30 de dia 21 de fevereiro (domingo).



EQUIPAMENTOS E ESTRUTURAS DE APOIO (ZONA DE PARTIDA/CHEGADA)

- pórtico de meta com a dimensão de 6mX3m, forrado com placa alveolar com publicidade
- 300 baias para delimitação de reta da meta e acessos, com lonas publicitárias
- zona de assinatura de ponto (confirmação de presença) com estrado 5mx3m e estrutura com lona de publicidade
- zona de secretariado no salão nobre da Assembleia Municipal (com acesso wi-fi à internet)
- sistema de som, com “speaker”.

As zonas de estacionamento, balneários e almoço foram concentradas no Pavilhão Municipal de Loulé.

A consagração dos vencedores do Granfondo aconteceu no pódio da Volta o Algarve, o que constituiu um fator adicional de motivação.

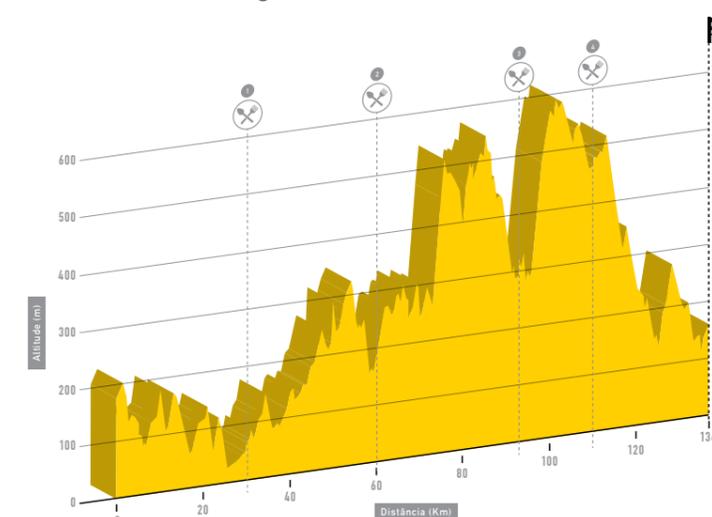
SEGURANÇA

Com a Divisão de Trânsito da CM Loulé e o Destacamento Territorial de Loulé da GNR definiram-se as vias a encerrar e a condicionar ao trânsito no dia anterior e no dia do evento, tendo sido solicitado o parecer prévio das Estradas de Portugal, pois parte do trajeto estava sob a sua jurisdição. A GNR também acompanhou a prova com elementos de mota, garantindo a segurança dos participantes.

A organização contou com a colaboração do Clube Motard de Loulé e o MotoVargues Racing Team, com motos bandeira amarela (12 elementos).

Após definição do percurso foi efetuado o levantamento de sinalização necessária para os percursos e definidas as zonas de assistência e abastecimento.

Perfil de altimetria Algarve Granfondo



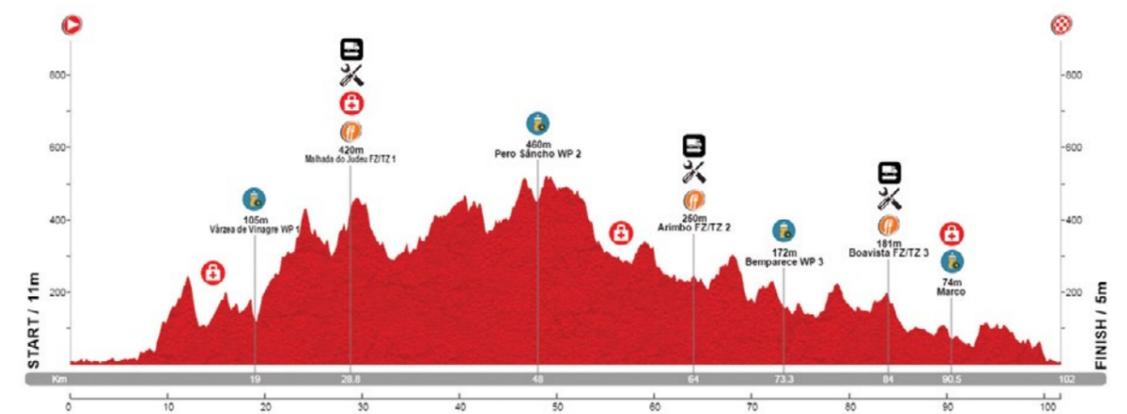
COMUNICAÇÃO

A associação à Volta ao Algarve apresenta vantagens ao nível da comunicação, mas foi feito um esforço complementar para chegar ao público-alvo, nomeadamente com:

- abertura de inscrições no Festival Bike
- distribuição de folhetos
- destaque no jornal oficial da FPC (distribuído em todo o país, através de canais próprios)
- publicidade em jornais desportivos
- divulgação do evento nas principais revistas nacionais da modalidade
- divulgação nas páginas de notícias “online” em Espanha
- produção de vídeo promocional do evento
- página internet do evento e redes sociais (facebook)



Perfil de altimetria Algarve Bike Challenge



ALGARVE BIKE CHALLENGE 2016

O Algarve Bike Challenge (ABC) teve a sua primeira edição no ano de 2013, assumindo-se desde o início como um evento competitivo para praticantes de ciclismo de montanha (BTT) interessados em conjugar a prática desportiva com a experiência de conhecer um outro Algarve, usufruindo de uma proposta ímpar ao nível do património natural, assim como de uma oferta hoteleira de qualidade.

O desenho da prova é inovador, pois os atletas participam em equipas duplas, garantindo que ninguém compete sozinho em momento algum, o que constitui uma vantagem em caso de acidente ou avaria mecânica. A participação em equipa contribui também para inculcar espírito de equipa, entreajuda e camaradagem.

Para tornar esta prova especial, aumentando a expectativa e competitividade, os tradicionais escalões de categoria foram substituídos por bonificações em tempo tendo em conta a idade e o sexo dos participantes. Esta bonificação é calculada com base num tempo de referência estimado que a equipa mais rápida necessita para concluir o trajeto do percurso. A prova realiza-se anualmente na cidade de Tavira, que é o cenário para a realização do muito aguardado prólogo urbano noturno na zona histórica, ponto de partida para um fim de semana que é muito mais que apenas uma competição de bicicleta.



Em 2016
800
 vagas ocupadas
 em menos de
4
 dias
2000
 atletas oriundos de
22
 países,
 com um impacto
 direto de
13200
 dormidas

PARTICIPAÇÃO

Ao longo das quatro edições já realizadas, a prova tem crescido de forma sustentável, atingindo sempre o limite de inscrições. Em 2016, as 800 vagas disponíveis foram ocupadas em menos de 4 dias. Desde a primeira edição da prova já participaram mais de 2000 atletas oriundos de 22 países, com um impacto direto de 13200 dormidas, número que duplica caso se incluam acompanhantes, espetadores e "staff".

Por forma a criar um evento mais inclusivo e acolhedor, proporcionando momentos de convívio entre participantes e "staff", são disponibilizadas inscrições em pacote, incluindo alojamento e alimentação em hotel de 4 estrelas, localizado em plena Ria Formosa. Os serviços de apoio incluem, por exemplo, menus planeados em pormenor, com várias opções (incluindo vegana), parque exclusivo para bicicletas (vigiado 24h) e massagens desportivas de recuperação.

CALENDÁRIO DE PROVAS INTERNACIONAIS DE CICLISMO EM PORTUGAL - 2017



BTT

A consolidação de provas como o Algarve Bike Challenge, a manutenção de duas maratonas no circuito internacional World Marathon Series e a realização de uma etapa do circuito Enduro World Series, entre outras, permitirá reforçar o impacto turístico da modalidade face ao ano corrente.

Data	Corrida	Localidade	Disciplina	Categoria
3-5 mar	Algarve Bike Challenge	Tavira	XCS	S2
04-Mar	1ª Taça de Portugal Cyclin' Portugal	S. Brás Alportel	DHI	C2
12-Mar	Taça de Portugal	Marrazes	XCO	C3
19-Mar	2ª Taça de Portugal Cyclin' Portugal	Pampilhosa da Serra	DHI	C1
26-Mar	3ª Taça de Portugal Cyclin' Portugal	Lousã	DHI	C2
9 abr	Troféu DHI de Boticas	Boticas	DHI	C2
9 abr	Taça de Portugal	Viana do Castelo	XCO	C3
10-15 abr	Portugal MTB	Viseu	XCS	S2
23-25 abr	Peter MTB Race	Açores	XCS	
6-14 de mai	Transportugal		CPT	
7 mai	Taça de Portugal	Ribeira de Pena	DHI	C2
13-14 mai	Enduro World Series	Madeira	END/CPT	
14 mai	Taça de Portugal	Fundão	XCO	C2
21 mai	UCI World Marathon Series – Méda 100 Marathon	Mêda	XCM	C3
28 mai	Taça de Portugal	Porto de Mós	DHI	C3
04-Jun	XCO Internacional de Ribeira de Pena	Ribeira de Pena	XCO	C2
18-Jun	Taça de Portugal – Pista do Jamor	Oeiras	XCO	C3
17 set	Taça de Portugal	Avis	XCO	C2
24 set	4ª Taça de Portugal Cyclin' Portugal – Funchal	Madeira	DHI	C2
1 out	UCI World Marathon Series – Açores MTB Marathon	Açores	XCM	C3

XCS – “cross-country” por etapas; XCO – “cross-country” olímpico; XCM – “cross-country” maratona; DHI – “downhill”; END – “enduro”

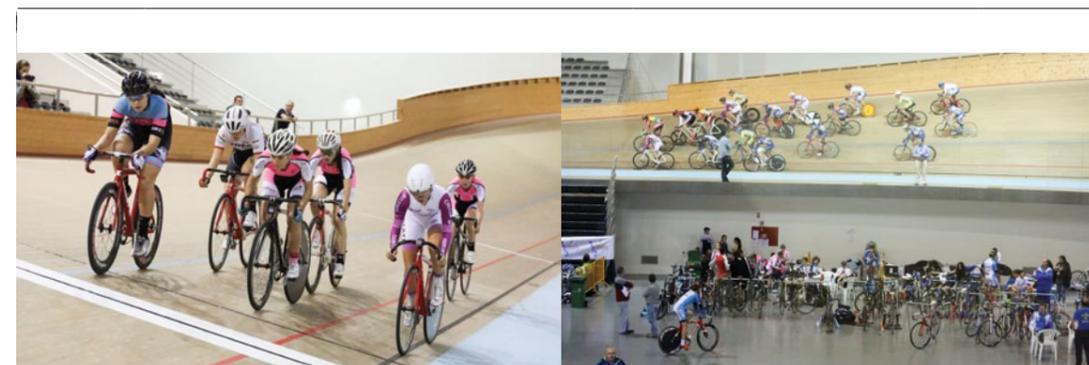


ESTRADA

Com o calendário de provas para 2017 devidamente alinhado com a estratégia Cyclin' Portugal, assim como com a subida de categoria da Volta ao Algarve (de 2.1 para 2.HC), abrem-se boas perspectivas para continuar a atrair as melhores equipas e atletas no vertente de estrada ao nosso país, em particular no início de época.

Data	Corrida	Localidade	Categoria	Categoria
15-19 fev	Volta ao Algarve	Algarve	2.HC	S2
19 fev	Algarve Granfondo	Loulé	CPT	C2
22-26 fev	Volta ao Alentejo	Alentejo	2.1	C3
04-Mar	Arrábida Granfondo	Palmela	CPT	C1
05-Mar	Clássica da Arrábida – Cyclin' Portugal	Palmela	1.2	C2
12-Mar	Clássica Aldeias do Xisto – Cyclin' Portugal	A designar	1.2	C2
2 abr	II Clássica Idanha-a-Nova		CPT	C3
7 mai	Douro Granfondo	Peso da Régua	CPT	S2
1-4 jun	Grande Prémio Beiras e Serra da Estrela		2.1	
11-Jun	Gerês Granfondo	Gerês	CPT	
29 jun – 2 jul	Volta a Portugal do Futuro		Sub-23	C2
6-9 jul	GP Internacional de Torres Vedras – Troféu Joaquim Agostinho		2.2	
jul	Granfondo Serra da Estrela		CPT	C2
4-15 ago	Volta a Portugal		2.1	C3
set	Granfondo Aldeias do Xisto		CPT	C3

CPT – “Ciclismo para Todos”



PISTA

A realização do Campeonato Europeu de Pista também irá dar um contributo importante para consolidar o Velódromo Nacional como estrutura fundamental para alavancar a procura de turismo desportivo na zona da Bairrada.

Data	Corrida	Localidade	Categoria	Categoria
18-23 jul	Campeonato da Europa (Sangalhos, Anadia)	Sangalhos	Sub-23 e Juniores	S2
dez	Troféu Internacional Litério Marques	Sangalhos	Elite	C2

ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS DE CICLISMO PARA TODOS – CONTRIBUTOS E SUGESTÕES

A realização continuada de eventos de grande participação (os chamados “eventos de massas”), de natureza competitiva ou recreativa, é de primordial importância para consolidar a oferta disponível numa determinada região ou território, contribuindo para a sua divulgação e afirmação enquanto destino para a prática do ciclismo.

Atendendo aos atuais requisitos inerentes à organização de um evento desportivo, bem como ao nível de exigência por parte dos atletas (nacionais ou estrangeiros), num mercado muito dinâmico e concorrencial, é crucial garantir a elevada qualidade global da experiência de participação, mas também do próprio processo de produção.

Um evento realizado com sucesso terá maiores probabilidades de satisfazer as expectativas de participantes, patrocinadores e outros parceiros, condição essencial para a continuidade da atividade. O sucesso ou insucesso de um evento desportivo pode medir-se pela qualidade global, mas também pelo seu impacto social, pois trata-se de um acontecimento que capta o interesse da comunidade, bem como de agentes públicos e privados.

PLANEAMENTO

Planear é determinar os objetivos a serem atingidos e organizar os meios para os alcançar. Um bom planeamento reduz a incerteza, aumenta o foco nas metas a atingir, torna a organização mais eficaz e eficiente e garante que se estabelecem sistemas adequados de controlo, pois o Organizador é o responsável pelo bom desenrolar das operações face aos participantes, parceiros, público e comunicação social, do qual depende o êxito do evento.

Como tal, é conveniente sistematizar processos de trabalho, incorporando nestes a experiência acumulada e definindo e calendarizando objetivos e metas, responsabilidades e recursos disponíveis para os diferentes elementos da equipa organizadora. É fundamental que os objetivos sejam estabelecidos, acordados e compreendidos por todos os envolvidos, que deverão comprometer-se com a sua concretização mediante um esforço coordenado e uma unidade de propósitos.

OBJETIVOS

Os objetivos devem ser SMART, ou seja, inteligentes:

- Específicos do evento em questão (Specific).
- Mensuráveis, em termos estatísticos (Measurable).
- Atingíveis para todos os envolvidos (Agreed ou Achievable).
- Realistas, ou relevantes, em relação aos recursos disponíveis (Realistic ou Relevant).
- Temporizados, i.e. bem programados em relação ao cronograma do evento (Timed).

Além disso, os objetivos devem ser simples e claros, evitando confusão, incompreensões ou transmissão de mensagens incorretas.

ORGANIZAÇÃO

Embora os eventos apresentem uma enorme variabilidade, a organização de um evento de ciclismo pode ser dividida em três momentos principais, que com frequência se sobrepõem parcialmente: Pré-Produção; Produção; Avaliação.

Pré-Produção

É nesta fase que o projeto ganha “corpo”, abrangendo todo o trabalho “invisível” de planeamento, incluindo:

- Análise das necessidades do mercado
- Análise das capacidades e interesses da organização / promotores

- Pré-definição de público-alvo, metas e objetivos concretos (desportivos, financeiros, sociais)
- Identificação das atividades possíveis/prováveis
- Avaliação prévia (estudo de viabilidade, eventos concorrentes, riscos, desafios e oportunidades)
- Cronograma do projeto
- Identificação de recursos necessários (humanos, técnicos e financeiros)
- Estabelecimento de sistemas de controlo
- Parceiros e canais de financiamento
- Elaboração de dossiê de projeto (descrição, regulamento, data e duração, local, parcerias, etc.)

Produção

Esta é a fase de implementação, onde é necessário tomar decisões que afetam o curso da atividade (muitas vezes de forma imediata), e que deve considerar:

- As atividades e a maneira como se relacionam entre si
- A gestão dos recursos humanos, técnicos e financeiros
- A estratégia de comunicação e de relações públicas (incluindo lançamento/apresentação pública)
- Oficialização e licenciamentos
- Planos de contingência
- Plano geral e de segurança, estruturas operacionais e fornecedores
- Financiamento
- Controlo da produção, com verificações detalhadas e exaustivas, e ajustamentos daí decorrentes
- Operações no terreno, recorrendo a um bom sistema de comunicação
- Gestão financeira, contratos e contabilidade

Avaliação

É importante concluir e avaliar com rigor o projeto, possibilitando uma análise informada, fundamental para perceber o impacto das opções tomadas, bem como para assinalar eventuais aspetos menos positivos, com o objetivo de melhorar processos futuros, o que inclui:

- Recolha de “feedback” (formal – com aplicação de questionário aos participantes, ou informal)
- Elaboração de relatório detalhado de atividade/resultados para avaliação e referência futura
- “Clipping” de comunicação social
- Report fotográfico e vídeo
- Orçamento

ÁREAS DE RESPONSABILIDADE / EQUIPA

De acordo com a escala, duração e complexidade do evento, será necessário definir em detalhe o modelo de organização e responsabilização da equipa, de acordo com a experiência e competências de cada elemento, e tendo em atenção os recursos disponíveis. A acumulação de várias áreas de responsabilidade num mesmo elemento da equipa (situação usual em pequenas organizações) deverá ser evitada em provas de maior dimensão. Não existe, contudo, uma estrutura de equipa universalmente aplicável, e cada Organizador deve estabelecer o seu próprio organigrama, que poderá incluir alguns dos seguintes elementos:

Direção de Prova / Coordenação Geral – Deve motivar e orientar a sua equipa.

Supervisiona as operações antes, durante e depois da prova, e transmite à equipa e as decisões relacionadas com a organização geral. O domínio de competência estende-se, de forma não exaustiva, aos seguintes aspetos: percurso, programa desportivo, promoção, serviço de ordem, relações públicas, parcerias, entrega dos prémios, segurança e entidades oficiais (autarquia, Federação Nacional / UCI, etc.) Esta colaboração é indispensável para o bom desenrolar da competição.

Direção Técnica - Supervisiona as operações técnicas incluindo, entre outros aspetos,

o percurso, sistemas de proteção e segurança, cartografia, estruturas, serviço de ordem e comunicação. Toma as medidas necessárias para garantir a segurança dos treinos e das provas e providencia as disposições e meios necessários. Coordena os aspetos operacionais da prova e a equipa que o assiste nas diferentes tarefas.

Secretariado / Inscrições - Supervisiona as inscrições. Controla o pagamento da taxa de inscrição (prévias, mas também no local, se tal for possível), ordenando-as e procedendo à correta distribuição das placas de quadro e dos dorsais. Recolhe as interrogações, renúncias e outros formulários assinados pelos participantes. Colabora estreitamente com o Colégio de Comissários. Poderá estar preparado para formar e enquadrar os voluntários.

Coordenação dos Sinalizadores - Supervisiona a organização do serviço de ordem (ponto da situação do número de pessoas, posicionamento no circuito, instruções escritas), e as respetivas necessidades de equipamento (bandeiras, apitos, roupa, etc.). Zela pela segurança dos corredores e espetadores. Em colaboração com o Diretor Técnico, determina o traçado das vias de acesso às zonas de espectadores. Assegura os abastecimentos. Outras funções possíveis: manutenção dos espectadores fora do percurso, verificação da passagem dos corredores no percurso correta e integral. Intervém para garantir a eficácia da assistência médica em caso de necessidade na zona controlada e para sinalizar qualquer perigo/risco imprevisto ou acidente ocorrido na parte mais distante do percurso.

Zonas de Abastecimento / Assistência Técnica - Assegura a instalação e sinalização das diferentes zonas segundo as diretrizes do Diretor Técnico. Outras funções possíveis: constituição e coordenação de uma equipa de pessoas para distribuir abastecimento, manutenção de aprovisionamentos suficiente de água, bebidas várias e comida.

Montagens - Supervisiona as montagens inerentes às zonas de partida e de chegada, do pódio, da zona reservada à entrega de prémios, das bancadas, dos pórticos, das tendas. Conhece as necessidades elétricas e de outros equipamentos (sonorização, multimédia, etc.) para as zonas de partida e chegada, zona técnica e zona VIP. A equipa das montagens procede à instalação e desmontagem de todas as estruturas sob a responsabilidade do coordenador.

Protocolo - Supervisiona o desenrolar das operações, programação, organização protocolar ou outros procedimentos conexos. Trabalha em estreita colaboração com o “speaker”. Outras funções possíveis: preparação da zona reservada à cerimónia protocolar, preparação de elementos como flores, taças e/ou medalhas e camisolas.

Alojamentos e “Transfers”- Supervisiona e controla as estadias do “staff”, representantes da UCI/FPC, parceiros e participantes, negociando os preços em volume com os fornecedores escolhidos. Pode igualmente ajudar as equipas na procura / reserva do alojamento, disponibilizando uma lista dos locais existentes nos arredores da competição. Coordena os “transfers” necessários.

Coordenação Médica - Supervisiona as operações médicas e elabora previamente um estudo detalhado: efetivos previstos, logística para transporte e evacuação, indicação no mapa do percurso dos efetivos e do seu posicionamento. Coordena uma equipa de assistentes médicos nos treinos e provas. No final da prova, entrega um relatório com todas as assistências ao Colégio de Comissários.

Resultados - De acordo com as necessidades (Colégio de Comissários, Comunicação Social, speaker, espectadores, etc.), reproduz e distribui as listas de partida, os resultados e outros comunicados de forma eficiente. Colabora estreitamente com o Secretário, o Juiz de Chegada e o técnico da cronometragem. Assegura o envio dos resultados da prova em colaboração com o Presidente do Colégio de Comissários.

Cronometragem - Supervisiona a cronometragem, a classificação dos corredores, a inscrição e o controlo dos dados. Tem de estabelecer rapidamente as listas de partida, os resultados e o ranking se for o caso. Colabora estreitamente com os Comissários e o Comité de Organização.

Comunicação Social - Está sempre presente na sala de imprensa e tem um bom conhecimento da natureza das provas e do material colocado à disposição (telefones, internet, fotocopiadora, etc.). Supervisiona este aspeto antes, durante e após a prova. Envia os comunicados de imprensa. Deve fazer o necessário para que a presença da Comunicação Social seja a mais expressiva possível. Responde às necessidades dos jornalistas e toma todas as providências para garantir os meios necessários: listas de partida, resultados, informações sobre os patrocinadores, dossiers de imprensa, comida e bebidas, etc.

Comunicação e Imagem - Supervisiona as atividades relacionadas com o design e imagem da prova, incluindo logotipo, site oficial e redes sociais, mas também potenciando a articulação e retorno para parceiros e patrocinadores antes, durante e depois do evento. Apoia os esforços de promoção do evento. Garante a existência de um bom “report” fotográfico e vídeo do evento, de preferência recorrendo a profissionais experientes, e a sua divulgação tão rapidamente quanto possível através dos canais pré-definidos.

Zona VIP - Supervisiona a organização da zona VIP e responde às necessidades dos convidados. É importante que esta pessoa tenha um bom conhecimento do desporto e um certo à-vontade ao nível da comunicação e que goste de relações públicas.

Comentador/speaker - O Organizador deve providenciar um ou vários comentadores qualificados. Estes oferecem uma informação e animação da prova personalizada para corredores, espetadores, parceiros e imprensa. Difunde os anúncios dos patrocinadores e contribui para uma imagem positiva do evento. Tem igualmente a responsabilidade de comentar a cerimónia protocolar.

Área Administrativa/Financeira - É responsável por todo o setor administrativo, obrigações legais e fiscais, apuramento de despesas e receitas, relações com os vários fornecedores, gestão de pagamentos e recebimentos, gestão de fundo de maneo, etc.

QUESTÕES LEGAIS

Para a realização de um evento de ciclismo na via pública é imprescindível garantir as necessárias autorização e pareceres de entidades reguladoras (nomeadamente autarquias e Infra-Estruturas de Portugal, quando o trajeto está sob a sua jurisdição).

É também necessário obter aprovação da PSP e/ou da GNR, sendo conveniente uma boa articulação com os serviços de Proteção Civil e Bombeiros.

A contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil é também uma prática a seguir, tal como o cumprimento de todas as normas de segurança inerentes a implementação da estrutura no terreno: termos de responsabilidade, planos de segurança, etc.

EXEMPLO DE REGULAMENTO PARTICULAR - PROVA ABERTA ALGARVE GRANFONDO 2017

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. O Algarve Granfondo 2017 está classificado segundo o regulamento geral do programa nacional ciclismo para todos como Granfondo e define-se como uma prova aberta de longa distância, com etapa única e partida simultânea em pelotão, com andamento livre em pelo menos 95% do percurso, com limite de tempo e classificação não oficial, o qual deverá respeitar as regras do código de estrada e o seu regulamento específico. Este Granfondo integra o programa de atividades da Volta ao Algarve em Bicicleta. Este evento desportivo não terá carácter competitivo, será um evento de lazer e de interesse turístico, cultural e social que simbolizam esta variante do ciclismo.
- 1.1.2. A terceira edição do Algarve Granfondo terá a partida oficial às 08h30 do dia 19 de Fevereiro de 2017 na cidade de Loulé, na Avenida 25 de Abril. O percurso do Granfondo terá a extensão de 140kms, o de Mediofondo com a extensão de 83km e o Minifondo com 50kms, terminando na Pista de Ciclismo do Estádio municipal de Loulé. Abertura das BOX's inicia-se às 07:30 horas; o controlo de meta ou chegada encerra às 15:00 horas. A partida tem cerca de 2km controlado até iniciar o andamento livre.
- 1.2. Este Granfondo está inscrito no calendário internacional, e será organizado pela Delegação FPC - Algarve, ordenando os participantes do seguinte modo:
- 1.2.1. Ordenação individual por tempos
- 1.2.2. Ordenação individual por lugar de chegada
- 1.2.3. Com atribuição de Prémio(s), pecuniários ou em espécie, em função do tempo obtido, distância percorrida ou ordem de chegada.
- 1.3. No Algarve Granfondo poderão participar atletas portadores de licença desportiva de competição, assim como atletas Federados na vertente Ciclismo Para Todos, e também atletas não federados, de nacionalidade portuguesa ou outra, com idade igual ou superior a 19 anos (para a época 2017, consideram-se aptos os atletas nascidos até 1996, inclusive) no Granfondo, com idade igual ou superior a 17 anos (para a época 2017, consideram-se aptos os atletas nascidos até 1998, inclusive) no percurso de Mediofondo e com idade igual ou superior a 15 anos no percurso do Minifondo.
- 1.4. Os atletas profissionais e outros agentes desportivos apenas poderão participar mediante convite da organização.

2. CATEGORIAS E PARTICIPAÇÃO

- 2.1. São definidas as seguintes categorias:

Atletas com licença Competição, Ciclismo Para Todos (CPT) e outros	Idades	Cor	
		Cor	Nº
GRANFONDO	≥17 ou 19	Preto	Ord. Pag
MEDIOFONDO	≥17	Cinza	Ord. Pag
MINIFONDO	≥15	Azul	Ord. Pag

- 2.2. Todos os atletas têm de participar obrigatoriamente no percurso em que se inscreveram.
- 2.3. Os atletas não federados menores deverão apresentar uma declaração do encarregado de educação a autorizar a participação na prova.
- 2.4. Os atletas poderão envergar uma indumentária à sua escolha, não sendo permitida a nudez, o uso de chinelos / sandálias, ou outros acessórios que comprometam a segurança dos participantes.
- 2.5. É obrigatório o uso de capacete de ciclismo homologado. O não cumprimento desta

regra implica a exclusão imediata da Prova.

- 2.6. A participação na Prova é voluntária, e da responsabilidade exclusiva de cada participante, que assume na totalidade os riscos inerentes à sua participação (sem prejuízo de a mesma estar coberta por apólice de seguro específica).
- 2.7. Para participar é obrigatório o atleta ter a sua licença em dia como federado na Federação Portuguesa de Ciclismo, nas classes de Competição ou de Ciclismo para Todos (CPT). Nos restantes casos, a Organização garante a subscrição de um seguro de Acidentes Pessoais e Responsabilidade Civil, com as coberturas legalmente exigíveis, e cujas apólices abrangem a totalidade dos participantes.
- 2.8. Está impedida a participação na prova a atletas a cumprir sanções pelas respetivas federações, por uso de substâncias dopantes.

Companhia de Seguros	[A Designar]
Nº Apólice (Acidentes Pessoais)	[A Designar]
Nº Apólice (Responsabilidade Civil)	[A Designar]
Tomador do Seguro	[A Designar]

- 2.9. Na prova é permitida apenas a utilização de veículos de duas rodas (Bicicleta de estrada, bicicleta todo-o-terreno, tandem) e bicicletas adaptadas ao paraciclismo sem qualquer tipo de motorização.

3. PROVA E PERCURSO

- 3.1. A Prova terá uma extensão total de 140Km no percurso de Granfondo e 83Km no percurso de Mediofondo, e 50kms no percurso de Minifondo disputando-se da seguinte forma:
- 3.1.1. Será dada a partida em grupo, com andamento controlado pela viatura que segue na dianteira do pelotão, circulando a uma velocidade aproximada de 25km/h.
- 3.1.2. A partir dos 2Kms aproximadamente, a Prova realiza-se em regime de andamento livre.
- 3.1.3. O limite máximo para terminar a Prova é de 6 (seis) horas.

4. INSCRIÇÕES

- 4.1. As inscrições estão limitadas a um máximo de 2500 participantes no somatório das três distâncias. A este total poderão acrescer até 100 inscrições atribuídas por convite pela organização.
- 4.3. As inscrições são efetuadas diretamente no site www.cronosport.pt, até às 23:59 do dia 14.02.2017, ou quando for atingido o limite máximo de participantes, sendo respeitada a ordem cronológica das inscrições eletrónicas.
- 4.4. O levantamento da documentação, incluindo a placa frontal da bicicleta, será efetuado no secretariado da prova, a funcionar na Assembleia Municipal de Loulé das 18h00 às 22h00 do dia 18 de Fevereiro no salão da Assembleia Municipal de Loulé. Não haverá secretariado para entrega de kits no dia do evento. Para o levantamento da documentação no secretariado é obrigatória a apresentação do termo de responsabilidade assinado, um documento de identificação (BI ou Cartão de Cidadão) e da licença federativa devidamente regularizada, no caso de não ter subscrito o seguro de prova. O levantamento da documentação pode ser efetuado por outra pessoa desde que seja portador e apresente no secretariado os originais ou cópias com os dados perfeitamente legíveis dos documentos (BI ou Cartão de Cidadão e a licença federativa) do atleta ausente, assim como o termo de responsabilidade devidamente assinado pelo mesmo atleta.
- 4.5. Nenhuma inscrição poderá ser confirmada e/ou aceite após as 00:00 do dia 14.02.2017.

5. TAXAS

- 5.1. A participação na Prova está sujeita às seguintes taxas de inscrição:
 FASES E MODALIDADES:
 - 1ª Fase de Inscrições | 14 OUT a 16 OUT 2016| 25,00€ (atletas federados na UVP-FPC 30,00€ s/ seguro oficial da prova)
 Participação no Minifondo, Mediofondo ou Granfondo

- Abastecimento com líquidos e sólidos
 - Frontal
 - Seguro (Só para não federados)
 - T-Shirt Finisher
 - Banhos
 - Medalha Finisher
 - Almoço buffet no Pavilhão Municipal de Loulé
 - 2ª Fase de Inscrições | 17 OUT a 31 DEZ 2016| 30,00€ (atletas federados nua UVP-FPC 35,00€ s/ seguro oficial da prova)
 - 3ª Fase de Inscrições | 01 JAN a 14 FEV 2017| 33,00€ (atletas federados na UVP-FPC 38,00€ s/ seguro oficial da prova)
 - Participação no Minifondo, Mediofondo ou Granfondo
 - Abastecimento com líquidos e sólidos
 - Dorsal
 - Seguro (Só para não federados)
 - T-Shirt Finisher
 - Banhos
 - Medalha Finisher
 - Almoço buffet no Pavilhão Municipal de Loulé.
- 5.2. Após a inscrição o atleta tem um prazo de 3 dias para proceder ao pagamento da referência. Após essa data será emitida uma nova referência ao preço da fase em vigor no momento.

6. ATRIBUIÇÃO E UTILIZAÇÃO DE DORSAIS

- 6.1. Cada atleta participará com o número fornecido pela Organização.
- 6.2. Todos os participantes deverão colocar a placa frontal da bicicleta na posição correta, na parte dianteira, na zona do guiador de modo a ser bem visível em toda a sua superfície. Todo o atleta que não cumpra esta regra será excluído da prova, não sendo enquadrado pela sua organização. É estritamente proibido alterar os conteúdos gráficos constantes na placa frontal da bicicleta, ou acrescentar qualquer tipo de mensagem ou imagem seja de cariz publicitário ou não.
- O chip não deve ser removido da posição na qual se encontra na placa (frontal) da bicicleta entregue a cada participante.

7. CLASSIFICAÇÕES E ATRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

- 7.1. Será definida uma classificação geral da Prova (nas categorias MASCULINO e FEMININO).
- 7.2. Os primeiros três classificados (nas categorias MASCULINO e FEMININO) receberão um prémio.
- 7.3. Serão também atribuídos os seguintes prémios:
- Camisola amarela de líder semelhante à oficial da Volta ao Algarve em bicicleta ao vencedor masculino do Granfondo.
 - Camisola branca semelhante à oficial da Volta ao Algarve em bicicleta ao vencedor feminino do Granfondo.
 - Camisola Verde ao vencedor do MedioFondo masculino.
 - Camisola Azul ao vencedor do MedioFondo feminino.
- 7.4. A participação nas cerimónias protocolares é obrigatória. Em caso de ausência, o atleta perderá o direito ao prémio e poderá incorrer em sanções disciplinares, salvo em casos devidamente justificados pelos atletas, e aceites pelo organizador.
- 7.5. Poderão ser atribuídos outros prémios e brindes.

8. DINÂMICA DA PROVA

- 8.1. A prova decorrerá em ESTRADAS ABERTAS AO TRÂNSITO. Todos os participantes deverão respeitar escrupulosamente as regras de trânsito constantes no código da Estrada, com especial atenção à obrigatoriedade de circular na sua mão e respeitar as regras de prioridade nos cruzamentos. Quem não respeitar estas regras será imediatamente expulso da prova e ficará impedido de participar em posteriores edições da prova. Cada participante deverá, na altura do levantamento da documentação, entregar uma declaração fornecida pela organização e devidamente

assinada pelo atleta, em que declara conhecer e assumir os riscos inerentes à participação numa prova aberta ao trânsito. Nesta declaração o atleta exclui a possibilidade de responsabilizar a organização por qualquer acidente derivado da sua participação na prova. No entanto todos os participantes estarão cobertos pelo seguro, seja federativo seja pelo seguro de prova subscrito pela organização.

- 8.2. É estritamente proibida a assistência dada aos atletas por viaturas de apoio estranhas à organização. É igualmente proibida a circulação de veículos de acompanhantes no meio dos ciclistas em prova. Serão fornecidas pela organização informações sobre os locais aconselhados para os acompanhantes poderem assistir à passagem e dar apoio aos atletas. As forças de segurança que enquadram a prova impedirão a circulação de veículos de apoio no meio dos ciclistas em prova, assegurando o cumprimento do código da Estrada.
- 8.3. A prova será enquadrada por forças de segurança, compostas por elementos da GNR, pertencentes a corporações do território e à brigada de trânsito, que garantirão o cumprimento das normas de trânsito por parte de todos os elementos envolvidos na prova e dos restantes veículos em circulação.
- 8.4. O controlo de tempo de cada atleta será efetuado com meios eletrónicos, recorrendo à utilização de chips. A utilização do chip é obrigatória, devendo o atleta cumprir as regras para o seu correto posicionamento e utilização. O uso incorreto do chip ou a sua não utilização por parte de um atleta implicará o não registo da sua passagem nos controlos de passagem estipulados pela organização, acarretando a desclassificação do atleta, com a consequente ausência da lista final de tempos e a perda de direito ao seu diploma de participação. Os controlos de passagem e de recolha de tempos estarão situados na partida e chegada e noutros pontos ao longo do percurso de prova. A contagem de tempo é a de chegada à meta e não o tempo de chip.
- 8.5. A fim de assegurar a integridade e a segurança dos atletas, existem cinco pontos de controlo de prova, onde serão estipulados limites de tempo de passagem. Os atletas que cheguem a estes pontos de controlo de tempo após a hora limite estipulada para cada controlo, serão obrigados a abandonar a prova, sendo recolhidos pelo veículo “vassoura” da organização até à zona de meta.
- Tempos Limites de Passagem (Fecho dos controlos):
- Zona de Abastecimento 1: 09:50
 - Pé de Coelho: 11:20
 - Ameixial: 12:30
 - Barranco do Velho: 13:45
- Os participantes que cheguem aos locais mencionados após a hora indicada ou circulem a uma velocidade média inferior a 23km/h no percurso do Granfondo serão impedidos de prosseguir e poderão optar por ser recolhidos por staff da Organização. Os participantes que optem por seguir pelos seus próprios meios serão obrigados a entregar no posto de controlo de tempo ou a outro elemento da organização a sua placa de bicicleta com o respetivo número de participante, deixando de ser enquadrados pela organização da prova e assumindo por sua conta e risco o seu destino a partir desse momento.
- 8.6. Os atletas que desistam no decorrer da prova devem dirigir-se aos membros da organização, pessoalmente ou por telefone, anunciando a sua desistência. Ao ser detetada a ausência de um atleta, podem ser despoletados meios de socorro e de resgate. O desrespeito por esta norma responsabilizará o atleta que não fez esta comunicação pelos custos do processo de busca e resgate. Para além disso será sancionado com a proibição de participar em edições posteriores da prova.
- 8.7. Os atletas devem respeitar escrupulosamente os horários, nomeadamente o horário da partida, assegurando-se que partem antes do carro vassoura. Se não o fizerem estarão desenquadrados da prova, participando por sua conta e risco.
- Fecho do controle de partida (km 0) - 08:15 horas.
- 8.8. A organização disporá de um acompanhamento médico da prova, com várias equipas médicas móveis e ambulâncias. Em caso de necessidade os participantes devem solicitar a ajuda aos elementos da organização que desencadearão os meios de assistência necessários.
- 8.9. A organização disporá de assistência mecânica ao longo da prova que procurará resolver os problemas mecânicos possíveis de resolver em cenário de prova. Em caso de avaria, a mão-de-obra será gratuita, no entanto as peças de substituição serão cobradas aos atletas que delas necessitem. Das intervenções asseguradas pelas equipas de assistência estão excluídas as reparações de furos. A assistência mecânica

será composta por equipas móveis que se deslocarão ao longo do percurso, no entanto por razões de dinâmica da prova ou por dificuldades de posicionamento este serviço poderá não assegurar a assistência a todos os participantes. A existência desta assistência mecânica não iliba os participantes do dever de preparar devidamente a sua bicicleta, assegurando-se que esta se encontra nas melhores condições quando alinham à partida. A organização não poderá nunca ser responsabilizada pelo abandono de um atleta por falta de assistência mecânica.

- 8.10. Os atletas em prova deverão garantir o transporte de alimentos e de líquidos para a sua reposição alimentar e de hidratação. No entanto, a organização montará em locais a divulgar antes da prova postos de reabastecimento, onde dispensará alguns alimentos e bebidas.
- 8.11. Por questões de segurança, é proibido o uso de auscultadores como acessório de dispositivos para ouvir música ou para uso do telemóvel, por parte dos participantes durante a prova.
- 8.12. A organização tem o direito de poder fazer alterações do traçado e do funcionamento da prova, quando por algum motivo se justifique, sem que por esse motivo tenha que compensar os participantes.

9. ECO RESPONSABILIDADE

- 9.1. Os participantes são obrigados a ter uma conduta responsável no que respeita à limpeza e preservação do meio ambiente em todas as zonas utilizadas pela prova, desde o percurso da prova até à zona de saída e de chegada. É proibido o arremesso de resíduos para o chão, antes durante e no final da prova. Cabe aos participantes terem o cuidado de guardar consigo os resíduos das embalagens de alimentos e bebidas usadas na sua reposição durante a prova. No final da prova e nas zonas de reabastecimento serão disponibilizados pela organização recipientes para depositar o lixo transportado pelos atletas. O desrespeito por esta regra implica a imediata exclusão do atleta da prova.

10. SANÇÕES

- 10.1. Serão sancionados os participantes que:
- 10.1.1. Não respeitem as regras e o código da Estrada, tendo em conta o facto das estradas estarem abertas ao trânsito.
 - 10.1.2. Não respeitem as ordens e indicações dadas pelas forças de segurança e pelos elementos da organização.
 - 10.1.3. Não passem pelo controlo de saída, pelo controlo de meta ou pelos outros pontos de controlo existentes ao longo do percurso.
 - 10.1.4. Sujem ou degradem o percurso e demais zonas utilizadas na prova
 - 10.1.5. Disponham ou sejam auxiliados por veículo de apoio próprio circulando no meio da prova e atrapalhando o andamento dos restantes ciclistas.
 - 10.1.6. Adotem um comportamento anti-desportista, socorrendo-se de meios irregulares para obterem vantagem na sua cronometragem final.
 - 10.1.7. Adotem comportamentos que impeçam o normal desenrolar da prova e que vão contra este regulamento.
 - 10.1.8. Em caso de desistência, não o comuniquem à organização.
Sanções que podem ser aplicadas:
Exclusão da prova, sem direito a classificação nem diploma.
Inclusão do nome na lista de atletas sancionados, a publicar posteriormente à prova.
Impedimento de participar em edições posteriores da prova.
Sanções impostas pelas autoridades policiais que enquadram a prova, caso as infrações sejam detetadas pelas autoridades e as mesmas considerem ser merecedoras de sanção.
- 10.2. As infrações ao presente regulamento podem ser detetadas e comunicadas pelos membros da organização ou pelos agentes da autoridade que enquadram a prova, cabendo ao Júri de Prova a decisão final quanto às sanções a aplicar aos atletas em causa.

11. DIREITOS DE IMAGEM

- 11.1. A inscrição na prova e a consequente aceitação deste regulamento implica obrigatoriamente a autorização do participante para que a organização possa efectuar a gravação total ou parcial da sua participação, podendo utilizar essas imagens livremente para a divulgação e promoção da prova em todos os suportes (televisão, rádio, imprensa, internet, cartazes, cartões e flyers, fotos e vídeos). Cede assim todos os direitos de imagem relativos à exploração comercial e publicitária desses registos, sem direito a receber nenhuma compensação económica por parte da organização.

12. PROTEÇÃO DE DADOS

- 12.1. A organização do Algarve Granfondo respeita integralmente a lei de protecção de dados, actualmente em vigor. Os atletas assumem o conhecimento e autorizam a introdução e o tratamento dos seus dados pessoais nos ficheiros da entidade organizadora da prova, para a sua utilização no desenvolvimento, gestão administrativa e comercial e outras actividades. A política de privacidade permite no entanto que qualquer atleta possa solicitar a alteração ou remoção dos seus dados, mediante um pedido efectuado por e-mail para algarve@fpciclismo.pt

13. OUTROS

- 13.1. A organização não se responsabiliza por qualquer extravio ou avaria que possam afetar as bicicletas ou outros equipamentos dos participantes. O participante iliba a organização da responsabilidade por qualquer perda ou deterioração de objetos pessoais, em qualquer circunstância.
- 13.2. Motivos de força maior podem obrigar a organização a suspender e adiar a prova. Nesta situação não poderão ser exigidas responsabilidades à organização, não tendo esta a obrigação de compensar economicamente ou de qualquer outra maneira nenhum atleta ou qualquer pessoa ou entidade por este facto.
- 13.3. Ao efectuar e validar a inscrição no Algarve Granfondo, os participantes assumem o conhecimento e a aceitação sem reservas deste regulamento, renunciando a qualquer procedimento legal contra a organização, derivada da sua participação na prova.
- 13.4. A organização constituirá um Júri de Prova, composto por cinco elementos da organização que decidirá sobre as sanções a aplicar e a todos os assuntos relacionados com a prova que não foram objeto de regulamentação ou sobre más interpretações do presente regulamento.

EXEMPLO DE REGULAMENTO PARTICULAR - PASSEIO DAS PONTES

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. O Passeio “Das Pontes” (adiante designado como “Evento”) é um evento desportivo de caráter não competitivo, organizado pela FPC e AC Santarém, em conformidade com os regulamentos da Federação Portuguesa de Ciclismo e o presente regulamento.
- 1.2. No Evento poderão participar ciclistas portadores de licença desportiva de competição, assim como ciclistas federados na vertente Ciclismo Para Todos, e também ciclistas não federados, de nacionalidade portuguesa ou outra.
- 1.3. Os ciclistas profissionais e outros agentes desportivos apenas poderão participar mediante convite da organização.
- 1.4. O Evento realiza-se no dia 16.10.2016, e terá partida de CNEMA / Festival Bike (Santarém) pelas 10:30, e chegada prevista a CNEMA / Festival Bike (Santarém), pelas 12:30.

2. CATEGORIAS E PARTICIPAÇÃO

- 2.1. Não existem categorias de participação, e o Evento apresenta um grau de dificuldade Médio.
- 2.2. Poderão participar ciclistas a partir dos 12 anos de idade, sendo admitidos ciclistas mais jovens, desde que transportados por um adulto, utilizando cadeira ou reboque de um eixo, especialmente concebidos e homologados para o transporte de crianças (artº 113 do Código da Estrada).
- 2.3. A participação de menores de 16 anos deverá ser autorizada pelo respetivo Encarregado de Educação, devendo o menor ser obrigatoriamente acompanhado por este (ou alguém por si indicado).
- 2.4. Os ciclistas poderão envergar uma indumentária à sua escolha, não sendo permitida a nudez, ou o uso de chinelos / sandálias, assim como de outros acessórios que comprometam a segurança dos ciclistas.
- 2.5. Não é permitido o uso de equipamentos ou estruturas de cariz publicitário sem autorização da Organização.
- 2.6. Os ciclistas deverão envergar capacete devidamente homologado em todo o percurso, sem prejuízo de utilizarem outros acessórios de segurança.
- 2.7. Os ciclistas são responsáveis pela sua própria inscrição e participação no Evento, sabendo que o ciclismo é uma atividade desportiva que não é isenta de riscos, sendo recomendável a realização prévia de um exame médico adequado.
- 2.8. Para participar não é obrigatório o participante ter a sua licença em dia como federado na Federação Portuguesa de Ciclismo, nas classes de Competição ou de Ciclismo para Todos (CPT), pois a Organização irá subscrever um seguro de Acidentes Pessoais e Responsabilidade Civil cuja apólice abrange a totalidade dos ciclistas.
- 2.9. Está impedida a participação no Evento a ciclistas que, à data de realização do mesmo, estejam a cumprir sanções disciplinares impostas pelas respetivas Federações Desportivas.

3. PERCURSO E CIRCULAÇÃO

- 3.1. O Evento terá um percurso com a extensão total de aprox. 24000 mts., e apresenta o seguinte programa:

Dia 18.10.2015	Horário	Local
Secretariado	08:30 – 10:00	CNEMA / Santarém
Agrupamento	10:15 – 10:30	CNEMA / Santarém
Partida	10:30	CNEMA / Santarém
Chegada	12:30	CNEMA / Santarém

- 3.1.1. Será dada a partida em simultâneo de todos os ciclistas, em pelotão, com andamento controlado pela viatura que segue na dianteira do grupo;
- 3.1.2. Não é permitida a ultrapassagem da viatura que segue na dianteira do grupo;

3.1.3. Na retaguarda, seguirá ao longo de todo o percurso uma viatura de apoio aos ciclistas que, por razões de doença súbita, incapacidade ou avaria, não consigam acompanhar o grupo.

3.1.4. Não é permitido circular no percurso em sentido inverso ao do Evento, sob pena de exclusão.

4. INSCRIÇÕES

- 4.1. As inscrições estão limitadas a um máximo de 1000 ciclistas. A este total poderão acrescer até 50 inscrições atribuídas por convite pela Organização.
- 4.2. As inscrições são gratuitas e obrigatórias.
- 4.3. As inscrições são efetuadas diretamente no site oficial da FPC, a partir das 12:00 do dia 23.09.2016 e até às 12:00 do dia 14.10.2016, ou quando for atingido o limite máximo de ciclistas, sendo respeitada a ordem cronológica das inscrições eletrónicas.
- 4.4. A confirmação das inscrições decorrerá no secretariado do Evento, conforme indicado no programa especificado no ponto 3.1, mediante apresentação do documento enviado previamente aos ciclistas no ato de inscrição “online” e de um documento de identificação pessoal válido.
- 4.5. A cada participante será disponibilizado um pequeno lanche (água, fruta e barra energética).
- 4.6. Nenhuma inscrição poderá ser confirmada e/ou aceite após as 12:00 do dia 14.10.2016.
- 4.6. Em caso de desistência ou não comparência do participante, a Organização não pagará qualquer tipo de compensação ou indemnização.

5. ECO-RESPONSABILIDADE E CIVISMO

- 5.1. Os ciclistas são obrigados a ter uma conduta responsável no que respeita à limpeza e preservação do meio ambiente em todas as zonas utilizadas pelo Evento, na totalidade do percurso e nas zonas de partida e de chegada.
- 5.2. É estritamente proibido o arremesso de resíduos para o chão, antes, durante e no final do Evento, cabendo aos ciclistas a responsabilidade de guardar consigo os resíduos das embalagens de alimentos e bebidas por si utilizadas. No final da prova serão disponibilizados pela organização recipientes para depositar o lixo transportado pelos ciclistas. O desrespeito por esta regra implica a imediata exclusão do participante.
- 5.3. Sob pena de exclusão imediata, os ciclistas não poderão desrespeitar as ordens e indicações dos elementos da Organização, ou a dotar um comportamento agressivo, irresponsável ou anti-desportivo, que impeça o normal desenrolar do Evento.

6. ATRIBUIÇÃO E UTILIZAÇÃO DE DORSAIS

- 6.1. Não haverá dorsais de identificação.

7. CLASSIFICAÇÕES E ATRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS

- 7.1. Não será efetuado qualquer registo de chegada ou cronometragem de tempos para efeitos de classificação, não sendo atribuídos quaisquer prémios ou realizada qualquer cerimónia protocolar.
- 7.2. Poderão ser atribuídos brindes de participação.

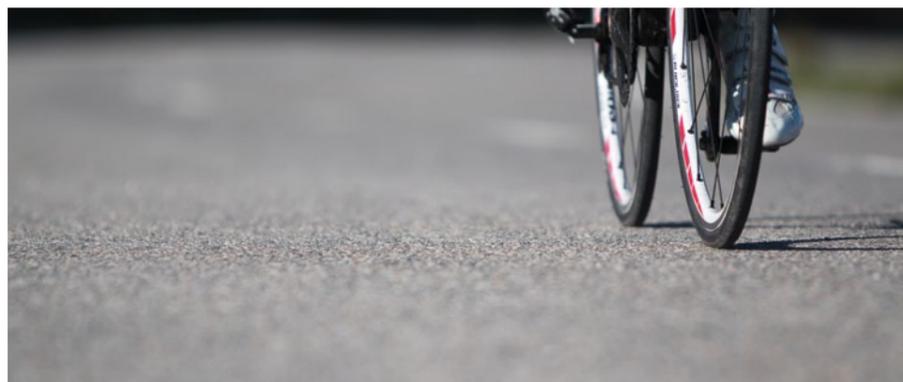
8. DIREITOS DE IMAGEM

- 8.1. A inscrição no Evento e a consequente aceitação deste regulamento implica obrigatoriamente a autorização dos ciclistas para que a Organização possa efetuar o registo videográfico, fotográfico ou outro da totalidade ou parte da atividade, com vista à sua divulgação e promoção em todos os suportes (televisão, rádio, imprensa, internet, cartazes, cartões, folhetos, etc.).
- 8.2. Os ciclistas no Evento aceitam ceder todos os direitos de imagem relativos à exploração comercial e publicitária dos registos acima referidos, sem direito a receberem qualquer compensação económica por parte da Organização.

9. OUTRAS INFORMAÇÕES

- 9.1. Poderá ser utilizado qualquer tipo de bicicleta sem motor.
- 9.2. Ao efetuar e validar a inscrição no Evento, os ciclistas assumem o conhecimento e a aceitação sem reservas deste regulamento, renunciando a qualquer procedimento legal contra a Organização na sequência da sua participação.
- 9.3. Todas as situações omissas serão decididas pela Organização em conformidade com os regulamentos Gerais da FPC.

CÓDIGO DA ESTRADA - INFORMAÇÕES RELEVANTES



- Os ciclistas, tal como os peões, são considerados “utilizadores vulneráveis” da via pública (art. 1º)
- Velocípede é definido como o veículo com duas ou mais rodas acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos (art. 112º). Os velocípedes com motor, as trotinetas com motor, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor são equiparados a velocípedes (art. 112º)
- As bicicletas, tal como os outros veículos, só podem circular nos passeios ou nas bermas, desde que para aceder a estacionamentos ou garagens. Os velocípedes, poderão, no entanto, usar as bermas das estradas, desde que não coloquem em perigo ou perturbem os peões que nelas circulem. Nos passeios, a única exceção são as crianças até aos 10 anos, igualmente desde que não coloquem em risco a segurança dos peões (art. 17º)
- Os outros condutores devem ceder passagem aos ciclistas que atravessem as faixas de rodagem nas passagens a estes destinadas, embora com a obrigação de se certificarem que o podem fazer sem o risco de causar acidentes com os veículos em circulação (art. 32º)
- Nas ultrapassagens de velocípedes os condutores de outras viaturas deverão guardar uma distância lateral mínima de 1,5 metros e abrandar a velocidade (art. 38º)
- Nas ciclovias e outras pistas destinadas a ciclistas é proibida a circulação de bicicletas que tenham mais do que duas rodas sem ser em linha ou que levem reboque, a não ser que a largura máxima não ultrapasse um metro (art. 78º)



- As bicicletas podem circular paralelamente numa via, duas a duas, desde que haja boa visibilidade e o tráfego não seja intenso. Os condutores devem manter os velocípedes no

lado direito da via mas a uma distância da berma que garanta segurança e evite acidentes (art. 90º)

- Nas rotundas, os condutores de velocípedes podem circular na faixa da direita desde que facilitem a saída dos restantes veículos (art. 14º-A)
- Os condutores de velocípedes devem fazer-se acompanhar de documento legal de identificação pessoal (art. 85º)



- Os velocípedes podem atrelar um reboque com um eixo destinado ao transporte de carga, para levar passageiros, desde que devidamente homologado, ou estar equipados com cadeiras preparadas e homologadas para transportar crianças (art. 113º)
- Os condutores de velocípedes não podem conduzir com as mãos fora do guiador, exceptuando as situações em que têm que assinalar mudança de direção, deslocar-se com os pés fora dos pedais ou apoios, fazerem-se rebocar, levantar a roda da frente ou de trás no arranque ou em circulação (art. 90º)
- Os velocípedes só podem transportar o condutor, excepto se a bicicleta tiver mais pares de pedais que permitam a todos os outros passageiros pedalar em simultâneo, ou no caso de estarem concebidos e disporem de assentos que permitam o transporte de mais um ou dois passageiros. É possível transportar crianças com menos de 7 anos, mas apenas em dispositivos adequados (art. 91º)
- O transporte de carga nos velocípedes só pode ser feito em reboque ou caixa de carga (art. 92º)
- Sempre que seja obrigatório o uso de dispositivos de iluminação, os velocípedes terão que o fazer usando equipamento que seja fixado em regulamento (art. 93º)
- Em caso de avaria nas luzes, os velocípedes devem ser conduzidos à mão (art. 94º)
- As multas previstas no Código da Estrada são reduzidas para metade nos seus limites mínimo e máximo quando aplicáveis aos condutores de velocípedes, salvo quando se trate de coimas especificamente fixadas para estes condutores (art. 96º)

LEGISLAÇÃO RELEVANTE

Código da Estrada

Disponível em ansr.pt (Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária)
Lei nº 72/2013
Lei nº 116/2015

Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional

Lei nº34/2015, de 27 de abril

Proteção de Imagem e Designação das Federações Desportivas

Decreto-Lei nº45/2015, de 9 de abril

Lei de Bases da Atividade Física e do Desporto

Lei nº5/2007, de 16 de janeiro, com alterações introduzidas pela Lei nº74/2013, de 6 de Setembro

Realização de Provas na Via Pública

Portaria nº1100/95, de 7 de setembro

Licenciamento de Eventos Desportivos

Decreto-Lei nº204/2012, de 29 de agosto

Atividades de Animação Turística e Turismo de Natureza

Decreto-Lei nº 108/2009, alterada e republicada pelo decreto-lei 186/2015, de 3 de setembro

Seguros Desportivos

Decreto-Lei nº10/2009, de 12 de janeiro

Regime Jurídico - Seguros

Decreto-Lei nº72/2008, de 16 de abril, com alterações introduzidas pela Lei nº147/2015, de 9 de Setembro

CONTACTOS RELEVANTES

Turismo de Portugal

turismodeportugal.pt

Federação Portuguesa de Ciclismo

fpciclismo.pt

Contactos de Associações Regionais de Ciclismo e Lojas Oficiais FPC

fpciclismo.pt

UCI – União Ciclista Internacional

uci.ch/

Contactos de equipas Worldtour, Continentais Profissionais e Continentais

uci.ch/road/teams/

Contactos de Federações Nacionais de Ciclismo

uci.ch/inside-uci/organisation/

UEC – União Europeia de Ciclismo

uec.ch

UECT – União Europeia de Cicloturismo

uect.org

Centros de BTT

centrosdebt.pt

BIBLIOGRAFIA

Para além das referências feitas ao longo do texto, esta publicação recorreu a dados constantes nos seguintes estudos e relatórios:

Adventure Tourism Market Study (2013), The George Washington University and Adventure Travel Trade Association, EUA. Acedido em: <http://files.adventuretravel.biz/docs/research/adventure-tourism-market-study-2013-web.pdf>

Algarve Tourism Products Assessment and Development Action Plan - Cycling & Walking (2016). Tourism Development International para ANA – Aeroportos de Portugal. Acedido em: http://www.aeroportohorta.pt/pt/system/files/documents/algarve_situation_analysis_report_8th_january_2016.pdf

Algarve Tourism Products Assessment and Development Action Plan - Cycling & Walking – Final Report (2016), Tourism Development International para ANA – Aeroportos de Portugal. Acedido em: https://www.ana.pt/pt/system/files/documents/algarve_products_assessment_and_development_action_plan_-_cycling_and_walking_final_report.pdf

Lancaster, Ed (2013) Why it pays to invest in cycling tourism . Inspiration Meeting SMOVE 2013 – Federação Europeia de Ciclistas. Acedido em: www.duurzame-mobiliteit.be/sites/default/files/bijlagen/Lezing%201%20-%20Ed%20Lancaster.pdf

Palós, E.M., Troyano, X. (2014). Em C.A. Luengo e A.H. Colorado (eds.), El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados. Espanha. Acedido em: http://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf

Piket, P., Eijgelaar, E., Peeters, P. (2012). European Cycle Tourism: A Tour For Sustainable Regional Rural Development [Versão electrónica] - Breda University of Applied Sciences, pp 115-119. Acedido em: http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/164816/2/19_Piket.pdf

Plevnik, M., Retar, I., Pišot, R., Obid, A. (2015), Sustainable Development of Sports Tourism, Annales University Press. Acedido em: www.zrs.upr.si/monografije

Royle, S. A. (2009), Island Studies Journal, Vol. 4, No. 2, Tourism Changes on a Mediterranean Island: Experiences from Mallorca, Queen's University Belfast Northern Ireland, United Kingdom, pp. 225-240





© guberimages/inGamba



FEDERAÇÃO
PORTUGUESA
DE CICLISMO

TURISMO DE
PORTUGAL

