

# Percursos Cicláveis e Centros Cyclin'Portugal

Regulamento de Homologação

Aprovado em Reunião de Direção da FPC a 29/12/2021  
(Revisto e publicado a 1 de Janeiro de 2022)

## Índice

Introdução .....	4
Capítulo I – Disposições Fundamentais .....	5
<b>Artº 1º - Âmbito e Aplicação</b> .....	5
<b>Artº 2º - Definições</b> .....	5
<b>Artº 3º- Conceito Percorso Ciclável "Cyclin' Portugal"</b> .....	6
<b>Artº 4º - Conceito Centro "Cyclin' Portugal"</b> .....	6
<b>Artº 5º - Nomenclatura</b> .....	7
Capítulo II – Condições Gerais e Específicas para Homologação dos Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal" .....	7
<b>Artº 6º - Caraterísticas Gerais dos Centros "Cyclin' Portugal"</b> .....	7
<b>Artº 7º - Caraterísticas Gerais dos Percursos Cicláveis</b> .....	8
<b>Artº 8º - Tipologias dos Percursos</b> .....	9
Capítulo III – Entidades Promotoras .....	9
<b>Artº 9º - Promotor</b> .....	9
<b>Artº 10º - Obrigações e Deveres de Colaboração</b> .....	9
Capítulo IV – Fases do Processo de Homologação .....	11
<b>Artº 11º - Processo de Homologação</b> .....	11
<b>Artº 12º - Candidatura</b> .....	12
<b>Artº 13º - Pré-Homologação</b> .....	13
<b>Artº 14º - Fichas Técnicas de Percursos</b> .....	13
<b>Artº 15º - Análise de Infraestruturas de Centro "Cyclin' Portugal"</b> .....	13
<b>Artº 16º - Sinalização de Percursos e implementação de infraestruturas</b> .....	14
<b>Artº 17º - Emissão do Certificado de Homologação</b> .....	14
<b>Artº 18º - Manutenção</b> .....	15
<b>Artº 19º - Renovação do Certificado de Homologação</b> .....	16
<b>Artº 20º - Dinamização</b> .....	16
<b>Artº 21º - Disposição transitória</b> .....	16
ANEXO I – Caraterísticas Técnicas dos Percursos de BTT XC .....	18
ANEXO III – Caraterísticas Técnicas das Pistas de Enduro .....	22
ANEXO III – Caraterísticas técnicas das Grandes Travessias .....	25
ANEXO IV – Caraterísticas Técnicas dos Percursos de Estrada .....	28

ANEXO V – Características Técnicas dos Percursos de Gravel.....	31
ANEXO VI – SINALIZAÇÃO DE PERCURSOS .....	35
<b>Artigo 1º - Características Gerais da Sinalética</b> .....	35
<b>Artigo 2º - Colocação de Sinalética</b> .....	42
<b>Artigo 3º - Limitações à colocação de sinalética</b> .....	44
<b>Artigo 4º - Percursos em Áreas Protegidas</b> .....	44
<b>Artigo 5º - Percursos Turísticos e Culturais</b> .....	45
<b>Artigo 6º - Percursos partilhados com outras modalidades outdoor</b> .....	45
ANEXO VII – TAXAS A APLICAR .....	47

## Registo de revisões:

### (9 março 2020)

#### ANEXO VI – SINALIZAÇÃO DE PERCURSOS

Artigo 1º - Características Gerais da Sinalética – Pontos 2 e 10

Artigo 3º - Limitações à colocação de sinalética – Ponto 4 (alterado) e Ponto 6 (removido)

Artigo 4º - Percursos em Áreas Protegidas – Ponto 3 (acrescentado),

#### ANEXO VII – TAXAS A APLICAR

Ponto 9 – Tabela de Taxas (esclarecimentos)

### (29 dezembro 2021)

Artigo 13º - Pré-Homologação

#### ANEXO I – PERCURSOS BTTXC

Ponto 11, 11 e 13 (novos)

#### ANEXO IV – PERCURSOS ESTRADA

Ponto 11 (novo)

#### ANEXO V – PERCURSOS GRAVEL

Ponto 12, 13 e 14 (novos)

#### ANEXO VI – SINALÉTICA

Ponto 5

#### ANEXO VII – TAXAS A APLICAR

Ponto 12 – Tabela de Taxas (atualização)

## Introdução

Verifica-se uma tendência de incremento na utilização da bicicleta no âmbito do ciclismo de recreio e do turismo ativo. Por esse motivo, considera-se essencial a promoção de infraestruturas de apoio a esta prática, garantindo condições universais de segurança, conforto e experiência adequadas às diferentes características físicas e técnicas de cada ciclista. O desenvolvimento em Portugal de uma rede de **Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal"**, devidamente homologados pela Federação Portuguesa de Ciclismo (FPC), contribui para regulamentar e orientar a prática da modalidade na natureza e em áreas protegidas, seja em estrada ou fora de estrada.

Portugal apresenta excelentes condições naturais para a prática do ciclismo, a que crescem serviços e acessibilidades de elevada qualidade, mas também uma enorme riqueza humana e patrimonial, garantindo uma atratividade ímpar para um número crescente de praticantes nacionais e estrangeiros, para quem a disponibilidade de infraestruturas adaptadas às suas necessidades, e percursos devidamente selecionados, mapeados e mantidos, são determinantes na escolha do destino.

O regulamento de homologação destas infraestruturas permite uniformizar a aplicação dos critérios de classificação e validação dos diferentes percursos, mas também garantir que os recursos disponíveis garantem todas as condições técnicas e logísticas para a prática do ciclismo, nas várias vertentes implementadas, assegurando a funcionalidade e manutenção dos serviços propostos, bem como o respeito por critérios de sustentabilidade na sua construção, seguindo os princípios básicos propostos pela International Mountain Bicycling Association (IMBA) para os percursos de BTT.

Desta forma, pretende-se 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.

Nestes termos a FPC, ao abrigo do artigo 2.º, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 14.º 15.º e 31.º da Lei de Bases do Desporto e do artigo 4.º, 38.º e 39.º dos seus Estatutos, aprova o Regulamento de Homologação de **Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal"**.

## Capítulo I – Disposições Fundamentais

### Artº 1º - Âmbito e Aplicação

1. O presente Regulamento de Homologação visa, no âmbito das atribuições e competências da FPC, definir as regras do processo de homologação dos Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal".

### Artº 2º - Definições

2. Para efeitos do disposto no presente regulamento considera-se:
  - a) **Percurso Ciclável "Cyclin' Portugal"**: o percurso / rede de percursos de estrada ou fora de estrada onde se praticam uma ou mais vertentes do ciclismo implementadas em determinado local, que respeita na íntegra as normas e exigências deste regulamento e que, por isso, é reconhecido pela FPC como apto e seguro para a prática do ciclismo, nas diversas vertentes e ou disciplinas implementadas no projeto apresentado.
  - b) **Centro "Cyclin' Portugal"**: a infraestrutura construída para apoio à prática de uma ou mais vertentes do ciclismo, que respeita na íntegra as normas e exigências deste regulamento e que, por isso, é reconhecida e homologada pela FPC como apta e segura para a prática da modalidade em contexto de recreio, nas diversas vertentes implementadas no projeto apresentado.
  - c) **Selo de Homologação**: o dístico colocado no exterior do edifício do centro e que o identifica como infraestrutura homologada e devidamente validada pela FPC, válido pelo período da homologação. Este selo é acompanhado de um certificado de homologação, descrito na alínea seguinte.
  - d) **Certificado de Homologação**: o documento entregue pela FPC ao Promotor, que comprova a validade do período de homologação e que certifica que a infraestrutura está homologada.
  - e) **Auditor**: o técnico responsável pela verificação das condições técnicas e físicas de uma infraestrutura "Cyclin' Portugal", nos termos do presente regulamento.
  - f) **Promotor**: a Entidade pública ou privada responsável pela implementação e dinamização de um Percurso Ciclável ou Centro "Cyclin' Portugal", e que junto da FPC solicita a sua homologação.
  - g) **Técnico**: o profissional responsável pela implementação de um Percurso ou Centro "Cyclin' Portugal", com reconhecida experiência na área, e que frequentou com aproveitamento a formação de Técnicos "Cyclin' Portugal" ministrada pela FPC.

### Artº 3º- Conceito Percorso Ciclável "Cyclin' Portugal"

1. O Percorso Ciclável candidato à homologação pela FPC é uma infraestrutura desportiva para a prática de uma ou mais disciplinas do ciclismo, obrigatoriamente construída, sinalizada e gerida de acordo com as especificações técnicas dispostas neste regulamento.
2. Consideram-se as seguintes disciplinas:
  - a) XC – Cross Country - Percorso Ciclável de BTT com caráter de lazer;
  - b) Enduro - Percorso Ciclável de BTT com caráter misto de lazer e competição;
  - c) Estrada – Percorso Ciclável de Estrada com caráter de lazer que utiliza a rede de estradas públicas.
  - d) Grande Travessia – Percorso Ciclável linear ou circular em BTT, com características XC (Cross Country) com vários setores sequenciais.
  - e) Gravel – Percorso ciclável com caráter de lazer que utiliza estradas públicas, caminhos e trilhos de baixa dificuldade técnica.
3. A implementação de Percursos Cicláveis deve ser feita em situações em que justificadamente não seja possível a implementação de Centros "Cyclin' Portugal".
4. Nos casos em que a rede proposta apresente oferta de percursos em mais que uma das disciplinas, apenas que terá que cumprir as quantidades mínimas de quilómetros homologados numa dessas disciplinas;

6

### Artº 4º - Conceito Centro "Cyclin' Portugal"

1. O Centro "Cyclin' Portugal" candidato à homologação pela FPC é uma infraestrutura construída para a prática de uma ou mais vertentes do ciclismo, obrigatoriamente equipada com instalações permanentes de receção e apoio aos praticantes.
2. Um Centro "Cyclin' Portugal" é elegível para homologação pela FPC conforme condições obrigatórias constantes deste regulamento.
3. Consideram-se as seguintes disciplinas:
  - a) XC – Cross Country, infraestrutura com caráter de lazer;
  - b) Enduro - infraestrutura com caráter misto de lazer e competição;
  - c) Estrada – Infraestrutura com caráter de lazer que utiliza a rede de estradas públicas.
  - d) Gravel – Infraestrutura com caráter de lazer que utiliza estradas públicas, caminhos e trilhos de baixa dificuldade técnica.
4. O Centro "Cyclin' Portugal" pode incluir outras pistas ou percursos para as várias vertentes e disciplinas de ciclismo, não homologáveis por este regulamento, mas que complementam esta infraestrutura, tais como "pumptracks", pistas de BMX "Race", plataformas de BMX "Freestyle", pistas de ciclocrosse, percursos de destreza/gincanas, ou outros.

5. O Centro "Cyclin' Portugal" pode incluir um ou mais percursos verdes acessíveis, adequados à prática do ciclismo por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de acordo com o estabelecido nos pontos seguintes:
  - a. Poderão ser do tipo XC, Estrada ou Gravel;
  - b. Passíveis de serem realizado em bicicletas adaptadas, *handcycles* ou em tandem;
  - c. Ter um traçado acessível sinalizado com a simbologia prevista no ponto 3 do anexo VI, e identificado nos painéis informativos do centro.
  - d. Ter as características dos percursos acessíveis previstas nos anexos I, IV e V, para percursos de XC, Estrada e Gravel respetivamente.
  - e. Ter todas as condições gerais de acessibilidade às infraestruturas para pessoas com deficiência (rampas de acesso, WC adaptados, placas indicativas em Braille e outras adaptações consideradas necessárias).
6. Nos casos em que um Centro apresente oferta de percursos em mais que uma das disciplinas, apenas que terá que cumprir as quantidades mínimas de quilómetros homologados numa dessas disciplinas;
7. Em casos em que uma candidatura esteja sujeita a condições especiais, consideradas excecionais, a mesma será devidamente analisada e avaliada pela Direção da FPC.

### Artº 5º - Nomenclatura

1. Às designações "Centro "Cyclin' Portugal"", "Percurso Ciclável", "Grande Travessia" adiciona-se a designação do local, localidade, zona geográfica, região onde este se encontra, podendo ainda ser acrescentada a designação de uma marca comercial.
2. Esta designação não pode entrar em conflito com designações de outras infraestruturas semelhantes já existentes ou em construção.
3. A designação será sempre aprovada previamente pela FPC.

## Capítulo II – Condições Gerais e Específicas para Homologação dos Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal"

### Artº 6º - Características Gerais dos Centros "Cyclin' Portugal"

1. O Centro "Cyclin' Portugal" terá de apresentar obrigatoriamente uma série de características gerais e específicas consoante o tipo de percursos apresentados, considerando-se, entre outros, requisitos gerais obrigatórios para obtenção do certificado de homologação, os seguintes:

- a) Infraestruturas abertas ao público, em sistema "self-service" ou com a presença de porteiro que assegure a entrada nas instalações em horário previamente definido e afixado no local bem como um contacto telefónico e de email permanente:
- Essas infraestruturas terão de estar equipadas com sanitários masculinos e femininos, e poderão estar preparados também para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
  - Água potável para consumo dos utilizadores do centro;
  - Locais adequados e devidamente equipados, para lavagem e manutenção de bicicletas, entendendo-se por manutenção, pequenas reparações e afinações, bem como o enchimento de pneus. Aconselha-se a disponibilização gratuita destes serviços;
  - Interface de carregamento com especificações técnicas para carregar baterias de bicicletas elétricas. Estas estações deverão possibilitar o carregamento simultâneo de, pelo menos, duas bicicletas.
- b) Apresentar, em local visível para os seus utilizadores, um painel informativo bilingue (PT-EN) com o mapa da rede de percursos e as suas características técnicas. O acesso às infraestruturas de apoio e ao início dos percursos deverá estar devidamente sinalizado.
- c) Uma rede de percursos e outras infraestruturas descritas nos pontos 3 e 4 do artº 4º, e cujas condições técnicas se apresentam nos anexos I, II, III, IV e V do presente regulamento.
- d) Disponibilidade para que o respetivo Promotor celebre protocolos de colaboração com hotéis, restaurantes, lojas de bicicletas e outros estabelecimentos comerciais que considere úteis, da zona onde se insere e que tenham condições adequadas para receber ciclistas e bicicletas.
- e) O desenho, construção e manutenção de percursos de BTT, deve obedecer a regras de sustentabilidade definidas pela IMBA.

### Artº 7º - Características Gerais dos Percursos Cicláveis

1. O Percurso Ciclável terá de apresentar obrigatoriamente uma série de características gerais e específicas, consoante o tipo de percurso apresentado, considerando-se, entre outros, requisitos gerais obrigatórios para obtenção do certificado de homologação, os seguintes:
- Estar sinalizado nas zonas obrigatórias, conforme definido neste regulamento, e de acordo com o tipo de percurso;
  - Possuir, em local visível para os seus utilizadores, um painel informativo bilingue (PT-EN) com o mapa do percurso e as suas características técnicas. Os acessos às infraestruturas de apoio (caso existam) e a zonas de interesse turístico e natural. Considera-se local de assistência ou apoio, pontos de água potável ou estabelecimentos comerciais de alimentação e bebidas;

- h) O desenho, construção e manutenção dos percursos de BTT deve obedecer a regras de sustentabilidade definidas pela IMBA.

## Artº 8º - Tipologias dos Percursos

1. Para que um **Percorso Ciclável** ou **Centro "Cyclin' Portugal"** seja Homologável, o mesmo terá que cumprir na íntegra as características técnicas de, pelo menos uma das seguintes infraestruturas desportivas.
  - a) BTT XC – **Ver anexo I**
  - b) BTT Enduro – **Ver anexo II**
  - c) BTT Grande Travessia (GT) – **Ver anexo III**
  - d) Estrada – **Ver anexo IV**
  - e) Gravel – **Ver anexo V**

## Capítulo III – Entidades Promotoras

### Artº 9º - Promotor

1. Qualquer associação, clube, empresa ou instituição pode promover a criação de Percursos Cicláveis ou Centros "Cyclin' Portugal", sendo esta designada de Promotor, nos termos já definidos neste regulamento.
2. O Promotor deve ter o acompanhamento de um(a) técnico(a) habilitado(a) para o efeito, devidamente reconhecido(a) pela FPC para instruir e acompanhar todas as fases da candidatura e do projeto, garantindo a aplicação do presente regulamento.
3. Para os devidos efeitos, considera-se técnico devidamente habilitado a pessoa singular que possua um currículo formativo e experiência adequadas às características do Projeto, tendo concluído com aproveitamento a formação em Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal", que é ministrada pela FPC.

### Artº 10º - Obrigações e Deveres de Colaboração

1. A FPC apoiará as entidades promotoras, comprometendo-se a prestar todas as informações consideradas úteis e necessárias relativamente aos Centro "Cyclin' Portugal" e Percursos Cicláveis, e ao seu processo de Homologação.
2. Um centro devidamente homologado pela FPC deverá utilizar o logotipo "Centro Cyclin' Portugal" e terá direito à utilização da sinalética oficial.
3. O logotipo de homologação deverá ser utilizado em todos os meios de comunicação e promoção que o Promotor utilize para publicitar a infraestrutura, nos termos a definir pela FPC e comunicados ao Promotor através de documentos técnicos.

4. O não cumprimento do disposto do número anterior poderá acarretar a suspensão do Certificado de Homologação.
5. Os logotipos utilizados na sinalética e no logo "Centro "Cyclin' Portugal"" estão devidamente registados, sendo propriedade da FPC, não podendo ser usadas sem autorização da mesma.
6. Os Percursos Cicláveis e os Centros "Cyclin' Portugal" terão direito à divulgação e publicação de todas as suas informações técnicas e turísticas, através de um site próprio no endereço [www.cyclinportugal.pt](http://www.cyclinportugal.pt).
7. Após a homologação serão fornecidos pela FPC o Certificado da Homologação, em documento devidamente autenticado, bem como o Selo de Homologação para aplicação no edifício.
8. Os deveres e obrigações de cada uma das partes intervenientes no processo criação, homologação e acompanhamento de um Percurso Ciclável e/ou de um Centro "Cyclin' Portugal" regem-se de acordo com os termos do Protocolo a celebrar entre o Promotor e a FPC. A homologação de uma infraestrutura "Cyclin' Portugal" obriga à celebração e aceitação deste protocolo por ambas as partes.

## Capítulo IV – Fases do Processo de Homologação

### Artº 11º - Processo de Homologação

1. O Processo de Homologação de Percursos Cicláveis ou Centros "Cyclin' Portugal" obedece às seguintes fases:
  - a) Candidatura;
  - b) Auditoria de Pré-Homologação;
  - c) Envio de Ficha Técnica de Percurso(s);
  - d) Envio de projeto de Infraestruturas (edifícios e outras estruturas);
  - e) Sinalização de percursos e construção/implementação de infraestruturas;
  - f) Auditoria de Homologação;
  - g) Emissão de Certificado e Selo de Homologação;
2. Após a homologação do Percurso Ciclável ou Centro "Cyclin' Portugal", o Promotor é responsável por:
  - a) Ativação e Manutenção;
  - b) Renovação periódica da homologação.
3. Sem prejuízo do disposto nos artigos 12º, 13º, 14º, 15º, 16º e 17º, o processo da primeira homologação de uma infraestrutura "Cyclin' Portugal" pode ser esquematizado da seguinte forma:

11

Designação	Duração até
1 – Candidatura	n/a
Parecer positivo da FPC	
2 - Criação/envio projeto de percursos KML/GPX e pedido de Pré-homologação	6 meses
Aprovação em Auditoria / Parecer positivo da FPC	
3 - Apresentação das Fichas Técnicas Finais dos percursos e ficheiros GPX finais	30 dias
Parecer positivo da FPC	
4 - Apresentação do projeto de construção da infraestrutura do edifício de apoio (apenas Centros "Cyclin' Portugal")	30 dias
Parecer positivo da FPC	
5 - Construção do edifício de apoio (apenas Centros "Cyclin' Portugal"), instalação de sinalização e pedido homologação	12 meses
Aprovação em Auditoria / Parecer positivo da FPC	
6 - Emissão certificado de homologação e assinatura de contrato entre FPC e Promotor	30 dias

## Artº 12º - Candidatura

1. A candidatura por parte do Promotor inclui os seguintes elementos:
  - a) Apresentação sumária do projeto;
    - i. Quem Promove?
    - ii. O que quer certificar/construir?
    - iii. Justificação / enquadramento do projeto?
    - iv. O projeto enquadra-se noutros já existentes? Como?
    - v. Quem são os utilizadores alvo?
    - vi. É uma mais-valia para a comunidade e vai de encontro às reais necessidades da comunidade local?
    - vii. Qual o interesse individual e/ou de associações locais, Proprietários, Setor Económico (lojas, empresas AT...)?
    - viii. Localização da rede de percursos?
    - ix. A localização tem potencial de negócios locais e turismo?
  - b) Mapa com representação de:
    - i. local de implantação do(s) edifício(s) de receção no caso de ser um Centro "Cyclin' Portugal";
    - ii. local de início de percursos (KM0) e de colocação do painel informativo dos percursos;
    - iii. espaço geográfico estimado abrangido pelos percursos;
  - c) Foto(s) e coordenadas GPS do(s) local(ais) de implantação do(s) edifício(s) de receção caso de ser um Centro "Cyclin' Portugal";
  - d) Declaração da autarquia local autorizando o desenvolvimento do projeto, caso o Promotor seja privado.
2. A FPC avaliará a candidatura, e confirmará a viabilidade da sua implementação, após verificação de inexistência de conflitos em termos de ocupação geográfica com outros Percursos Cicláveis e Centros "Cyclin' Portugal" já existentes.
3. Na impossibilidade de cumprimento do ponto anterior, pode a FPC apoiar a mediação entre os diferentes Promotores, aferindo as perspetivas de compatibilização das várias infraestruturas.
4. O parecer de viabilidade à construção da infraestrutura reserva o direito sobre outros Promotores interessados na mesma zona geográfica desde que nos procedimentos seguintes todos os prazos sejam respeitados.
5. Após pronúncia positiva pela FPC, de viabilidade à implementação do Percurso Ciclável ou Centro "Cyclin' Portugal", tem o Promotor 6 meses para apresentação dos elementos necessários para a Auditoria de Pré-Homologação, após o que será necessário submeter nova candidatura.

### Artº 13º - Pré-Homologação

1. O Promotor deverá solicitar uma auditoria prévia à FPC, compreendendo a análise direta de todo o projeto, e que inclui uma vistoria técnica por Auditor FPC, para aferir a conformidade da infraestrutura com os requisitos necessários à obtenção de homologação, cujo custo consta da tabela de taxas, de acordo com as características do projeto.
2. A ficha de "Requisição de Auditoria de Pré-Homologação" deverá conter, os seguintes elementos:
  - a) A identificação completa do Centro / Rede de Percursos;
  - b) A identificação completa do Promotor (identificação, NIF, morada, contacto telefónico);
  - c) A identificação do técnico responsável;
  - d) Identificação de Clube(s) ou outras entidades associativas, devidamente filiados na FPC, afetos ao projeto (se aplicável);
  - e) A indicação e informação relativa às características gerais da infraestrutura previstas neste regulamento;
  - f) Primeiro estudo para os percursos, nesta fase somente sob a forma de "tracks" de GPS (em formato \*.gpx), caracterizando a implantação geográfica da infraestrutura;
  - g) Apresentação do parecer positivo do ICNF ou outros Institutos (no caso das regiões autónomas da Madeira e Açores), quando a infraestrutura a implementar se localize em áreas classificadas ou sob a sua gestão (ex. Parques Naturais, Matas Nacionais e Perímetros Florestais);
3. Com base nos elementos disponibilizados pelo Promotor e no parecer do Auditor, a FPC avaliará se o projeto está em condições de ser pré-homologado, condição suficiente para o promotor iniciar a implantação da sinalética referida no presente regulamento, prosseguir com a construção das infraestruturas e solicitar o pedido de homologação, segundo o disposto nos artigos seguintes.
4. Após o parecer positivo dado pela FPC a esta fase, tem o promotor 30 dias para o cumprimento do artigo seguinte.
5. **Nas auditorias de Pré-homologação é obrigatório o acompanhamento do auditor por um técnico designado pelo promotor, ao longo de toda a auditoria, independentemente do número de dias necessários para a mesma.**

13

### Artº 14º - Fichas Técnicas de Percursos

1. Após a Pré-Homologação, o Promotor deverá disponibilizar as Fichas Técnicas de Percursos, uma por cada percurso a implementar, conforme os modelos disponíveis para cada tipo de percurso, que contemplam todos os dados de interesse para registo da FPC e futura disponibilização de dados à comunidade;
2. Após o parecer positivo dado pela FPC a esta fase, tem o promotor 30 dias para o cumprimento do artigo seguinte.

### Artº 15º - Análise de Infraestruturas de Centro "Cyclin' Portugal"

1. Após a autorização oficial à implementação/construção do Centro "Cyclin' Portugal", deverá o promotor enviar o projeto arquitetónico do(s) edifício(s) de apoio, que deverá conter, sob pena de rejeição, os seguintes elementos:

- a) Planta de localização e enquadramento à escala 1:25.000. De preferência, incluir o levantamento topográfico;
  - b) Projeto de arquitetura;
  - c) Memória descritiva e justificativa;
  - d) Calendarização da execução da obra;
  - e) Quando se trate de obras de reconstrução deve ainda ser junta fotografia do imóvel;
2. Deve todo este projeto estar de acordo com o definido no artigo 6º.
  3. Após a receção da ficha técnica referida no artigo anterior, a FPC examinará a mesma e decidirá se o pedido de homologação se encontra em situação de ser aceite.
  4. Caso o pedido não se encontre em condições de ser admitido, a FPC comunicará tal situação ao Promotor para que, no prazo máximo de 30 dias, proceda a correções, com respetiva junção dos documentos e informação necessária, sob pena de indeferimento do processo de homologação e necessidade de retirar todos e quaisquer elementos que contenham a sinalética oficial.
  5. No caso do pedido ser aceite pela FPC, o Promotor deverá realizar todas implementações necessárias e descritas no artigo seguinte, no prazo de 12 meses, bem como o licenciamento da obra e a obtenção das autorizações institucionais necessárias.

### **Artº 16º - Sinalização de Percursos e implementação de infraestruturas**

14

1. Entende-se por sinalização de percursos e implementação de infraestruturas, a construção ou adaptação de edifícios conforme projeto apresentado de acordo com o artigo 15º e a sinalização dos percursos de acordo com o estabelecido no anexo VI e nos anexos I, II, III, IV e V, relativos a cada tipo de percurso.
2. Após a conclusão desta fase, deverá o Promotor solicitar à FPC a auditoria de Homologação;
3. A auditoria compreende a análise direta da implementação final, que inclui verificação da aplicação da sinalética à rede de percursos, por amostragem, e verificação da conformidade da implementação de infraestruturas por auditor FPC.
4. Só poderá ser marcada a abertura do Centro "Cyclin' Portugal" / Rede de Percursos Cicláveis após a auditoria final com parecer positivo.

### **Artº 17º - Emissão do Certificado de Homologação**

1. O parecer positivo será comunicado pela FPC através da emissão de Certificado de Homologação com a validade mínima de dois anos.
2. A emissão do certificado compreende:
  - a) Filiação dos agentes envolvidos no processo de criação, homologação e manutenção da infraestrutura (promotor, técnicos, clubes);
  - b) A assinatura de protocolo de homologação entre a FPC e o Promotor do centro;

- c) Entrega por parte da FPC ao Promotor do Certificado de Homologação e do Selo de Homologação, bem como das características técnicas placa oficial de sinalização que identifica o "Centro "Cyclin' Portugal" e as vertentes implementadas, para aplicação na fachada do edifício;
  - d) Autorização oficial para inauguração do Centro "Cyclin' Portugal".
5. No caso de o parecer ser negativo não será emitido qualquer certificado e o Centro deverá corrigir no prazo máximo de 30 dias as anomalias que levaram ao parecer negativo do Técnico e à reprovação na auditoria.
  6. O Promotor que foi notificado do parecer negativo do Técnico poderá candidatar-se novamente à homologação do Centro, após a retificação dos factos que estiveram na base do parecer negativo.

### Artº 18º - Manutenção

1. Um Centro "Cyclin' Portugal" / Rede de Percursos Cicláveis homologado pela FPC é uma infraestrutura desportiva que exige uma supervisão e manutenção adequada.
2. A manutenção da infraestrutura é da responsabilidade do Promotor e do Técnico de Centros "Cyclin' Portugal" por este indicado, podendo ter o apoio e envolvimento de outras entidades, desde que devidamente orientadas pelo Técnico (clubes, associações, empresas de manutenção ou outros).
3. A FPC irá implementar mecanismos de controlo da qualidade das infraestruturas homologadas, visando a sua manutenção e segurança, através da realização de auditorias periódicas de renovação da homologação. A FPC poderá ainda proceder a inquéritos aos utilizadores e/ou outras ações que julgue pertinentes e considere necessárias à manutenção da qualidade de cada infraestrutura.
4. As auditorias de renovação estão contempladas no contrato assinado com o Promotor e não requerem requisição por parte do mesmo, sendo da responsabilidade da FPC o envio do auditor durante os 6 (seis) meses finais da validade da homologação, sem aviso prévio, e da responsabilidade do Promotor o pagamento dos custos da renovação da homologação;
5. Sempre que das ações de controlo efetuado, ou por qualquer outro meio, se apurar que existem irregularidades, será comunicado ao Promotor para efetuar as correções necessárias, podendo em casos considerados mais graves, ser suspensa a homologação.
6. A referida suspensão será comunicada ao Promotor, que deverá proceder em conformidade e resolver a situação detetada.
7. Em situações de suspensão da homologação por um prazo superior a 1 (um) ano, e caso a FPC considere que a estrutura não reúne as condições para a sua utilização nos termos deste regulamento, e que o Promotor não demonstrou capacidade para eliminar convenientemente as desconformidades verificadas, o Promotor perde automaticamente o direito à utilização dos logotipos utilizados na sinalética e do logo "Cyclin' Portugal, obrigando à retirada imediata de todos os elementos com logotipos propriedade da FPC, incluindo a sinalética entretanto implementada.

### Artº 19º - Renovação do Certificado de Homologação

1. A Homologação será renovada por períodos consecutivos de dois anos após aprovação de Auditoria de Renovação, e até que haja comunicação por escrito em contrário por parte do Promotor à FPC. Um Certificado de Homologação com indicação do novo período de validade será atribuído, após aprovada a Auditoria.
2. O Promotor que não pretenda renovar a homologação de uma infraestrutura deverá comunicá-lo por escrito à FPC até seis meses antes do final da validade da homologação, de modo a que não seja desencadeado nenhum procedimento de renovação para aquela infraestrutura.
3. A renovação da homologação compreende a renovação automática de filiação do Promotor do centro, incluído nos custos conforme previsto no Anexo VII, e que poderão ser atualizadas regularmente sem aviso prévio através do Regulamento Financeiro da FPC.
4. A auditoria de renovação de homologação FPC será realizada, por um Auditor FPC que comprove que as características da ficha técnica e que foram pressupostos da emissão do certificado de homologação se mantêm.
5. O Relatório de Auditoria de Renovação será publicado nos últimos três meses de validade do certificado, para atribuição de Certificado de Homologação referente aos dois anos seguintes.

### Artº 20º - Dinamização

16

1. A Dinamização do Centro "Cyclin' Portugal" é fundamental para a sua promoção e divulgação e para o sucesso do projeto.
1. É da Responsabilidade do Promotor do Centro:
  - a) A organização de pelo menos um evento anual de recreio, devidamente inscrito no calendário da vertente "Ciclismo para Todos", de acordo com o Programa Nacional de Ciclismo Para Todos da FPC. Este evento também poderá assumir complementarmente um carácter competitivo;
  - b) Divulgação do Centro "Cyclin' Portugal" através da criação de página nas redes sociais com informações atualizadas regularmente;
2. É da Responsabilidade da FPC:
  - a) Gestão e manutenção da plataforma web de divulgação dos Centros "Cyclin' Portugal";
  - b) Publicação de um guia com todas as informações sobre os Percursos e Centros "Cyclin' Portugal" existentes com destaque para os novos, inaugurados naquele período;
  - c) Divulgação dos Percursos e Centros "Cyclin' Portugal" nos seus meios de comunicação oficiais;
  - d) Promoção dos eventos oficiais afetos aos Percursos e Centros "Cyclin' Portugal" através dos seus canais de comunicação.

### Artº 21º - Disposição transitória

1. A publicação do presente regulamento resulta na revogação de todos os regulamento e anexos publicados anteriormente.

2. Todos os projetos implementados após a publicação deste documento devem respeitar na íntegra o seu conteúdo.
3. Nos casos de projetos já concluídos que se encontrem em pleno funcionamento, o promotor deverá introduzir as alterações previstas neste regulamento de forma faseada, em momentos de necessária manutenção, ou em outros que considere oportuno.
4. Em todos os momentos de renovação de homologação realizados após a publicação deste regulamento, os técnicos auditores terão em conta o previsto neste documento para a verificação de todos os aspetos necessários à sua aprovação.

## ANEXO I – Características Técnicas dos Percursos de BTT XC

### Rede de Percursos de BTT - Cross Country (XC)

1. O Promotor da infraestrutura deve orientar a escolha de percursos com o objetivo de proporcionar a prática do BTT – Cross Country (XC) a todos os níveis de utilizadores, devendo privilegiar-se itinerários que mostrem as belezas naturais do território onde a infraestrutura se insere. Poderão ser percursos de montanha, normalmente circulares, ótimos para a prática de XC (x-country) e/ou AM (all mountain).
2. A rede de percursos definida deverá ter as seguintes características para a prática de BTT - XC:
  - 2.1. Centros Cyclin' Portugal:
    - 2.1.1. No mínimo 100 km de percursos no somatório de todos os percursos;
    - 2.1.2. Pelo menos 6 percursos de diferentes níveis de dificuldade, com pelo menos 1 percurso de cada cor, conforme características definidas nos pontos 3 e 4:
  - 2.2. Percursos Cicláveis não pertencentes a nenhum centro:
    - 2.2.1. No mínimo 25 km de percursos cicláveis;
    - 2.2.2. Pelo menos 2 percursos, classificados conforme as características definidas nos pontos 3 e 4.
3. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

VERDE	AZUL	VERMELHO	PRETO
Fácil	Moderado	Difícil	Muito Difícil
4 a 6 pontos	7 a 9 pontos	10 a 12 pontos	13 a 16 pontos

4. Critérios de classificação.

A classificação destes percursos é determinada pela soma dos seguintes critérios:

- A distância do percurso
- O desnível positivo do percurso
- O tipo de piso do percurso
- Os aspetos técnicos do percurso

Distância	< 15km	1
	15 a 30km	2
	31 a 50km	3
	> 50km	4
Desnível Positivo e inclinação	< 200m inclinação máxima 7% / <b>4% para percursos acessíveis</b>	1
	201 a 400m inclinação máxima 10%	2
	401 a 750m inclinação máxima 15%	3
	> 751m	4
Tipo de Piso	Piso estável em terra batida, com largura superior a 1,5 metros / <b>curvas com ângulo +90° para percursos acessíveis</b>	1
	Piso em terra batida com largura com largura inferior a 1,5 metros	2
	Piso irregular em terra batida com largura inferior a 1,5 metros.	3
	Piso muito irregular, em terra batida ou pedra, com largura inferior a 0,75 metros.	4
Características Técnicas	Progressão sem obstáculos visíveis na faixa de rodagem	1
	Progressão necessita dum nível básico de pilotagem, presença de pequenos obstáculos, sem dificuldades reais.	2
	Progressão necessita de níveis normais de pilotagem, com muitos obstáculos na faixa de rodagem (raízes, zonas húmidas, pedras...)	3
	Progressão que exige o domínio perfeito de todas as técnicas de pilotagem. Percurso muito exigente com zonas de avaliação em muitos setores, descidas ou subidas íngremes.	4

Tabela de equivalência: A dificuldade de um percurso é determinada pela soma destes quatro critérios.

Soma dos quatro critérios	Cor dos percursos
<b>4</b>	<b>Verde Acessível</b>
De 4 a 6	Verde
De 7 a 9	Azul
De 10 a 12	Vermelho
De 13 a 16	Preto

- Os percursos Verdes com selo de Acessibilidade terão de garantir as características base da tabela de critérios de classificação, somando apenas 1 ponto em cada um dos critérios. Devem garantir uma largura mínima de 1,5 metros em todo o percurso, desnível / declive máximo com inclinações não superiores a 4% e curvas ao longo do percurso com um ângulo interno superior a 90°.
- É obrigatória a  **sinalização de todos os percursos homologados verdes e azuis**, conforme sinalização definida no Anexo VI.
- Não é obrigatória a sinalização de qualquer percurso vermelho e preto desde que respeitados o disposto nos pontos anteriores. Estes percursos terão de estar obrigatoriamente acessíveis online e poder ser acedidos no local da Porta do centro.
- É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todos os percursos todas as pistas, disponíveis para download no site [www.cyclinportugal.pt](http://www.cyclinportugal.pt).

9. Percursos com distâncias superiores a 25km terão de identificar e apresentar pelo menos um local de assistência ou apoio devidamente identificado no mapa e nos tracks GPS com um *waypoint*.
- 9.1. Existe a possibilidade de aplicação de logotipo / dístico do Centro Cycling Portugal ou Percurso Cyclin' Portugal específico para infraestruturas que forneçam serviços de suporte ao Centro que tenham protocolo celebrado com o promotor do mesmo:



- 9.2. Considera-se local de assistência ou apoio, pontos de água potável ou estabelecimentos comerciais de alimentação e bebidas;
10. Nos percursos de XC é aceitável a circulação em pequenos troços de estrada, de acordo com os seguintes pressupostos:
    - 10.1. As estradas deverão ser preferencialmente estradas municipais;
    - 10.2. Um percurso NÃO PODE ter uma percentagem de circulação em estrada superior a 15% da distância total. (ex. percurso com 30 km não pode ter mais que 4,5km em estrada);
    - 10.3. Para percursos verdes, uma vez que são percursos de maior cariz turístico e muitas vezes de utilização por famílias com crianças e utilizadores menos experientes, estabelece-se que podem ter até 25% de circulação em estradas.
    - 10.4. É permitida a circulação em estradas nacionais, desde que sejam em zonas de baixo fluxo de trânsito, e em setores sempre inferiores a 1 km. Se tal não for possível deve o promotor criar alternativas que evitem a circulação nestas estradas;
    - 10.5. Para além da sinalização de perigo a colocar nos trilhos para os ciclistas, a circulação em estradas nacionais obriga à colocação de sinalização automóvel de aviso de circulação de ciclistas, a solicitar pelo promotor às Estradas de Portugal / Infraestruturas de Portugal.
  11. Na avaliação das inclinações que ocorrem ao longo do percurso, deve considerar -se a inclinação como assinalável se ocorrer por uma distância contínua superior a 0,5% da distância total do percurso (ex. percurso verde de 15km tem um troço de 30m com 13% - não é vinculável para pontuação porque tem menos de 75m (0,5%) de extensão).
  12. Relativamente às passagens em cursos de água deve ser feita uma avaliação do local com base na experiência do auditor e do promotor, considerando o histórico de caudal desses cursos de água ao longo de todo o ano. Caso sejam previsíveis acentuados

aumentos de caudal em épocas de chuva, o promotor deve prever a colocação de pontes ou outras infraestruturas de passagem ou, em alternativa, alterar o percurso.

13. Nos locais em que os percursos circulam nos dois sentidos, a largura do trilho em zonas de perigo (pouca visibilidade / e ou zonas de descida +5% inclinação) deve ser de pelo menos 1,5m.
14. Devem ser respeitadas as normas e orientações IMBA para construção de trilhos - Manual "Trail Solutions".
15. É aconselhável a utilização do sistema EGNOS (Geolocalização com maior precisão) para a criação de tracks e marcação dos percursos.
16. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, outras questões não previstas neste anexo serão analisadas individualmente.

## ANEXO III – Características Técnicas das Pistas de Enduro

### Pistas de ENDURO (END)

1. O promotor do centro deve orientar a escolha de percursos com o objetivo de proporcionar a prática do ENDURO a todos os níveis de utilizadores, devendo privilegiar-se trilhos que proporcionam diversão, fluidez e segurança, predicados essenciais à prática desta disciplina.
2. Os percursos são compostos por pistas, essência desta disciplina, designados de "Percursos Especiais", doravante aqui abreviado por "PE" e por "Percursos de Ligação", que permitem conduzir o praticante de regresso à mesma pista ou ao início de uma nova, doravante aqui abreviado por "PL".
3. Rede de percursos tem de ter:
  - 3.1. Mínimo de 10 kms de pistas no somatório de distância de todos eles;
  - 3.2. Mínimo de 20 kms de percursos totais no somatório das combinações possíveis entre pelo menos uma passagem em cada PE e o PL seguinte;
  - 3.3. O final de cada PE deve ser em zona ampla com zona de desaceleração adequada e segura;
  - 3.4. A sinalização de todas zonas técnicas de perigo deve ser feita de acordo com as indicações transmitidas pelo auditor responsável pelo projeto no seu relatório de Pré-Homologação;
  - 3.5. São consideradas zonas técnicas de perigo: *Rockgardens; Woodgardens; Rootsgardens; Northshores* (com mais de 1m de altura e menos de 2m de largura); *Drops* (superiores a 50 cms); Zonas de declive (com pendente superior a 30%);
  - 3.6. Cada percurso tem pelo menos uma parte que designamos de "Percurso Especial", como percurso de coeficiente técnico considerável, maioritariamente a descer, e o "Percurso de Ligação" como o percurso que permite voltar ao início de um novo "Percurso Especial" seguinte. O percurso de ligação entre os "Percursos Especiais" poderá ser o mesmo.
4. A pistas (PE) devem respeitar os seguintes princípios básicos:
  - 4.1. Percursos maioritariamente descendentes, podendo ter até 20% em subida desde que cicláveis;
  - 4.2. Percursos 100% cicláveis;
  - 4.3. As pistas podem divergir e convergir entre si, desde que sempre em zonas com perfeitas condições de segurança, com espaço adequado para tal, boa visibilidade e sem obstáculos;
  - 4.4. É obrigatória a sinalização das zonas técnicas como zonas de perigo, respeitando as orientações e sinalética da UCI;
  - 4.5. As pistas (PE) não podem em circunstância alguma cruzar ou circular em estradas.

## 5. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

VERDE	AZUL	VERMELHO	PRETO
Fácil	Moderado	Difícil	Muito Difícil
0 a 2 pontos	3 a 5 pontos	6 a 9 pontos	10 a 13 pontos

## 6. A classificação destes percursos é determinada pela soma dos seguintes critérios:

- Os aspetos (caraterísticas) técnicos do percurso
- A distância do percurso
- O desnível negativo do percurso

Características Técnicas	Faixa de rodagem larga, superfície muito estável, sem obstáculos, exceto alguns muito visíveis e evitáveis. Inclinações ligeiras.	0
	Itinerário em caminho largo (por vezes com aderência irregular dependendo do clima) ou em trilho sem dificuldade. Inclinação ligeiramente mais íngreme.	1
	Caminho em terra batida, com obstáculos (raízes, cascalho) ou trilho técnico. Qualidades de equilíbrio necessárias. Degraus com altura limitada. Inclinação às vezes forte.	2
	Itinerário técnico que ocorre quase que exclusivamente em trilho. Forte declive, degraus altos, curvas apertadas	4
	Rota muito técnica apenas em trilho, passagens com encostas muito íngremes, exigindo um grande domínio do técnico. Degraus altos para transpor. Curvas muito apertadas. Obstáculos na faixa de rodagem muito presentes.	5

Distância	< 1 km	0
	1 a 2 km	1
	2 a 5 km	2
	5 a 10 Km	3
	> 10 km	4

Desnível Negativo	< 100m	0
	101 a 250 m	1
	251 a 400 m	2
	401 a 550m	3
	> 550m	4

Tabela de equivalência: A dificuldade dum percurso de enduro é determinada pela soma destes quatro critérios.

Soma dos três critérios	Cor dos percursos
De 0 a 2	Verde
De 3 a 5	Azul
De 6 a 9	Vermelho
De 10 a 13	Preto

7. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todas as pistas e percursos de ligação, disponíveis para download no site [www.cyclinportugal.pt](http://www.cyclinportugal.pt)
8. A sinalética direcional deverá ter o símbolo central e números de percurso cor branca, com o fundo da cor do grau de dificuldade – verde, azul, vermelho ou preto, tal como definido no Anexo VI.
  - 8.1. É obrigatória a sinalização de todos os percursos de enduro homologados, incluindo as ligações;
  - 8.2. A sua sinalética terá a dimensão de 15x15 cms;
  - 8.3. Os Percursos de Ligação são sinalizados conforme os percursos de XC, usando o sinal "Ligação".
  - 8.4. Os Percursos de Ligação podem usar estradas municipais.
9. Devem ser respeitadas as normas e orientações IMBA para construção de trilhos - Manual "Trail Solutions".
10. É aconselhável a utilização do sistema EGNOS (Geolocalização com maior precisão) para a criação de tracks e marcação dos percursos.
11. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, outras questões não previstas neste anexo serão analisadas individualmente.

## ANEXO III – Características técnicas das Grandes Travessias

### GT - GRANDES TRAVESSIAS

1. É considerado percurso de "GRANDE TRAVESSIA" todo aquele que for passível de ser realizado em mais de um dia e cuja distância total da mesma exceda os 120kms (circular ou linear) e se desenrole em local de interesse reconhecido, como Parques Naturais, Reservas e outras zonas certificadas que valorizem a vertente turística do ciclismo e a correta dos territórios percorridos. É importante a sua idealização definindo locais para alojamento e alimentação de forma lógica e racional, bem identificados quer nos folhetos, quer nos tracks de gps.
2. É obrigatório que a Grande Travessia seja passível de ser realizada em autonomia absoluta.
3. Uma "Grande Travessia" poderá ser homologada sem que esta esteja afeta a um projeto de Centro de BTT, não obrigado à existência de uma rede de percursos, porém exige-se a existência de pelo menos um edifício de apoio no final do percurso total da Grande Travessia, equipado de forma equivalente à exigida para os Centros "Cyclin' Portugal";
4. A "Grande Travessia" deverá estar identificada por setores sendo que se considera um setor como um troço do percurso passível e recomendável de se realizar num dia e não poderá exceder a dificuldade definida para o percurso XC (cross country) de classificação "vermelho" (ver anexo I). Por setor terá de existir pelo menos um Painel Informativo inicial com a informação em destaque do setor a que se refere bem como informação relativa a toda a Grande Travessia.
5. É aconselhável garantir que no final de cada setor existam locais de apoio, comerciais ou não, em que seja possível alojamento e alimentação, sendo obrigatória a existência deste tipo de apoio a cada dois setores:
  - 5.1. Alojamento: Hotéis, Residenciais, Alojamento Local, Turismo Rural; Albergue Municipal ou particular, Bungalows;
  - 5.2. Apoio alimentar: Restaurantes, Cafés que sirvam refeições completas, alojamento em albergue que garanta local para confeção de refeições por conta dos praticantes;
6. Na "Grande Travessia" define-se que poderá ser adotado o método de sinalização – por antecipação e confirmação – à semelhança do método adotado para a sinalização das rotas pedestres. Deverá a sinalética ser sempre aplicada segundo as normas previstas neste regulamento. A forma de sinalização adotada deverá obrigatoriamente estar indicada no Painel Informativo relativo à "Grande Travessia" e deverão ser previstas e sinalizadas zonas de perigo derivadas do uso partilhado dos percursos pelos diferentes tipos de utilizadores;
7. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade dos setores das grandes travessias, é feita de forma segundo a tabela classificativa apresentada em baixo, nunca podendo um setor ultrapassar uma pontuação de 13 pontos.

25

SETOR / ETAPA

4 a 13 pontos

**8. Critérios de classificação.**

- A distância do percurso
- O desnível positivo do percurso
- O tipo de piso do percurso
- Os aspetos técnicos do percurso

Distância	< 25km	1
	25 a 40km	2
	41 a 55km	3
	> 55km	4

Desnível Positivo e inclinação	< 200m inclinação máxima 7%	1
	201 a 400m inclinação máxima 10%	2
	401 a 750m inclinação máxima 15%	3
	> 751m	4

Tipo de Piso	Piso estável, com largura superior a 2 metros.	1
	Piso em terra batida com largura inferior a 2 metros.	2
	Piso irregular em terra batida com largura inferior a 1,5 metros.	3
	Piso muito irregular, em terra batida ou pedra, com largura inferior a 0,75 metros.	4

Características Técnicas	Progressão sem obstáculos visíveis na faixa de rodagem	1
	Progressão necessita dum nível básico de pilotagem, presença de pequenos obstáculos, sem dificuldades reais.	2
	Progressão necessita de níveis normais de pilotagem, com muitos obstáculos na faixa de rodagem (raízes, zonas húmidas, pedras...)	3
	Progressão que exige o domínio perfeito de todas as técnicas de pilotagem. Percurso muito exigente com zonas de avaliação em muitos setores, descidas ou subidas íngremes.	4

Tabela de equivalência: A dificuldade de um setor/etapa de G.T. é determinada pela soma destes quatro critérios,

Soma dos quatro critérios	Dificuldade do Setor
De 4 a 6	Fácil

26

De 7 a 9	Moderado
De 10 a 13	Difícil

9. É obrigatória a sinalização de todo o percurso conforme sinalização definida no Anexo VI.
10. Um setor/etapa de uma Grande Travessia NÃO PODE ter zonas de extensão superior a 500m com pendente contínua superior a 15%.
11. Os percursos das Grandes Travessias, podem circular em estradas, de acordo com o seguinte:
- 11.1. Um setor/etapa de uma Grande Travessia NÃO PODE ter uma percentagem de circulação em estradas superior a 25% da sua extensão total.
- 11.2. É permitida a circulação em estradas nacionais, desde que sejam em zonas de baixo fluxo de trânsito, e em setores sempre inferiores a 3 km. Se tal não for possível deve o promotor criar alternativas que evitem a circulação nestas estradas;
- 11.3. Para além da sinalização de perigo a colocar nos trilhos para os ciclistas, a circulação em estradas nacionais obriga à colocação de sinalização automóvel de aviso de circulação de ciclistas, a solicitar pelo promotor às Estradas de Portugal / Infraestruturas de Portugal.
12. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS divididos por setores, disponíveis para download no site [www.cyclinportugal.pt](http://www.cyclinportugal.pt).
13. Devem ser respeitadas as normas e orientações IMBA para construção de trilhos - Manual "Trail Solutions".
14. É aconselhável a utilização do sistema EGNOS (Geolocalização com maior precisão) para a criação de tracks e marcação dos percursos.
15. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, outras questões não previstas neste anexo serão analisadas individualmente.

## ANEXO IV – Características Técnicas dos Percursos de Estrada

### Rede de Percursos Estrada

1. O promotor do centro deve orientar a escolha de percursos com o objetivo de proporcionar a prática do ciclismo de estrada a todos os níveis de utilizadores, devendo privilegiar-se itinerários que mostrem a beleza natural do território onde a infraestrutura se insere e percorrer estradas com o mínimo de circulação rodoviária possível, com destaque para estradas municipais e regionais, com vistas panorâmicas e grande qualidade paisagística.
2. A rede de percursos definida deverá ter as seguintes características:
  - 2.1. Centros Cyclin' Portugal:
    - 2.1.1. No mínimo 150 km de percursos;
    - 2.1.2. Pelo menos 6 percursos de diferentes níveis de dificuldade, sendo eles classificados por cores, conforme características definidas nos pontos 3 e 4:
  - 2.2. Percursos Cicláveis não pertencentes a nenhum centro:
    - 2.2.1. No mínimo 50 km de percursos cicláveis;
    - 2.2.2. Pelo menos 2 percursos, classificados conforme as características definidas nos pontos 3 e 4.
3. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

VERDE	AZUL	VERMELHO	PRETO
Fácil	Moderado	Difícil	Muito Difícil
4 a 5 pontos	6 a 8 pontos	9 a 12 pontos	13 a 16 pontos

4. Critérios de classificação.
  - A distância do percurso
  - O desnível positivo do percurso
  - O tipo de piso do percurso
  - Os aspetos técnicos do percurso

Distância	< 30km	1
	30 a 50 km	2
	51 a 75 km	3

	> 75 km	4
Desnível Positivo E Declive máximo	< 200m inclinação máxima 7% / <b>4% para percursos acessíveis</b>	1
	201 a 400m inclinação máxima 10%	2
	401 a 750m inclinação máxima 15%	3
	> 751m	4
Tipo de Piso	Piso 100% asfaltado, estável, e de excelente qualidade em mais de 75% da extensão / <b>curvas com ângulo interno +90° para percursos acessíveis</b>	1
	Piso algo irregular, com zonas de empedrado e largura suficiente para a passagem de dois veículos automóveis.	2
	Piso irregular, com buracos, zonas de empedrado e troços de largura inferior a 3 metros.	3
	Piso muito irregular, com buracos, zonas de empedrado, zonas de terra batida (estrada) e troços de largura inferior a 3 metros.	4
Características Técnicas	Progressão fácil com curvas abertas e declives suaves	1
	Progressão necessita dum nível básico de pilotagem, presença de curvas e declives em alguns locais	2
	Progressão necessita de níveis normais de pilotagem, com curvas fechadas consecutivas e declives acentuados	3
	Progressão que exige o domínio perfeito de todas as técnicas de pilotagem com curvas muito fechadas consecutivas e declives muito acentuados	4

Tabela de equivalência: A dificuldade dum percurso é determinada pela soma destes quatro critérios.

Soma dos quatro critérios	Cor dos percursos
<b>4</b>	<b>Verde acessível</b>
De 4 a 5	Verde
De 6 a 8	Azul
De 9 a 12	Vermelho
De 13 a 16	Preto

- Os percursos Verdes com selo de Acessibilidade terão de garantir as características base da tabela de critérios de classificação, somando apenas 1 ponto em cada um dos critérios. Devem garantir uma largura mínima de 1,5 metros em todo o percurso, desnível / declive máximo com inclinações SEMPRE inferiores a 4% e curvas ao longo do percurso com um ângulo interno superior a 90°.
- A sinalização dos percursos homologados deve ser efetuada de acordo com o definido no Anexo VI.
- Não é obrigatória a sinalização de qualquer percurso, sendo aconselhável a sinalização de percursos Verdes e Azuis, sem prejuízo do definido no artº 3º do anexo VI, nomeadamente a colocação de sinalética em estradas do PRN, que é interdita.
- Estes percursos terão de estar obrigatoriamente acessíveis online e poder ser acedidos no local de início dos percursos.
- É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todas os percursos, disponíveis para download no site [www.cyclinportugal.pt](http://www.cyclinportugal.pt).

10. Percursos com distâncias superiores a 40km terão de identificar e apresentar pelo menos um local de assistência ou apoio devidamente identificado no mapa e nos tracks GPS com um waypoint.
  - 10.1. Existe a possibilidade de aplicação de logotipo / dístico do Centro "Cyclin' Portugal" específico para infraestruturas que forneçam serviços de suporte ao centro que tenham protocolo celebrado com o promotor do centro:



- 10.2. Considera-se local de assistência ou apoio, pontos de água potável ou estabelecimentos comerciais de alimentação e bebidas;
11. Na avaliação das inclinações que ocorrem ao longo do percurso, deve considerar -se a inclinação como assinalável se ocorrer por uma distância contínua superior a 0,5% da distância total do percurso (ex. percurso verde de 15km tem um troço de 30m com 13% - não é vinculável para pontuação porque tem menos de 75m (0,5%) de extensão).
12. É aconselhável a utilização do sistema EGNOS (Geolocalização com maior precisão) para a criação de tracks e marcação dos percursos.
13. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, outras questões não previstas neste anexo serão analisadas individualmente.

## ANEXO V – Características Técnicas dos Percursos de Gravel

### Rede de Percursos de Gravel

1. O promotor da infraestrutura deve orientar a escolha de percursos com o objetivo de proporcionar a prática da vertente de "Gravel" a todos os níveis de utilizadores, devendo privilegiar-se itinerários que mostrem as belezas naturais do território onde a infraestrutura se insere. Poderão ser percursos exclusivamente de terra batida ou mistos, com baixo grau de dificuldade técnica e normalmente circulares, de modo a adaptarem-se às características das bicicletas de Gravel.
2. A rede de percursos definida deverá ter as seguintes características para a prática de Gravel:
  - 2.1. Centros Cyclin' Portugal:
    - 2.1.1. No mínimo 120 km de percursos no somatório de todos os percursos;
    - 2.1.2. Pelo menos 6 percursos de diferentes níveis de dificuldade, com pelo menos 1 percurso de cada cor, conforme características definidas nos pontos 3 e 4:
  - 2.2. Percursos Cicláveis não pertencentes a nenhum centro:
    - 2.2.1. No mínimo 40 km de percursos cicláveis;
    - 2.2.2. Pelo menos 2 percursos, classificados conforme as características definidas nos pontos 3 e 4.
3. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

VERDE	AZUL	VERMELHO	PRETO
Fácil	Moderado	Difícil	Muito Difícil
4 a 6 pontos	7 a 9 pontos	10 a 12 pontos	13 a 16 pontos

4. Critérios de classificação.

A classificação destes percursos é determinada pela soma dos seguintes critérios:

- A distância do percurso
- O desnível positivo do percurso
- O tipo de piso do percurso
- Os aspetos técnicos do percurso

Distância	< 25km	1
	25 a 40km	2
	41 a 60km	3
	> 60km	4

Desnível Positivo e inclinação	< 200m inclinação máxima 7% / <b>4% para percursos acessíveis</b>	1
	201 a 400m inclinação máxima 10%	2
	401 a 750m inclinação máxima 15%	3
	> 751m	4
Tipo de Piso	Piso estável em terra batida, empedrado ou asfalto com largura superior a 1,5 metros / <b>curvas com ângulo +90° para percursos acessíveis</b>	1
	Piso em terra batida, empedrado ou asfalto com largura suficiente para a passagem de um veículo automóvel	2
	Piso irregular em terra batida, empedrado ou asfalto, com largura inferior a 1,5 metros.	3
	Piso muito irregular, em terra batida, empedrado ou pavimento, com largura inferior a 0,75 metros.	4
Características Técnicas	Progressão sem obstáculos visíveis na faixa de rodagem	1
	Progressão necessita dum nível básico de atenção, presença de zonas de areia e algumas pedras de pequena dimensão.	2
	Progressão necessita de um bom nível de atenção, com muitos obstáculos na faixa de rodagem (buracos, pedras e zonas de areia...)	3
	Progressão que exige muita atenção, com de muitos obstáculos na faixa de rodagem (buracos, pedras e zonas de areia...), consistência muito variável do piso e pequenos drops em alguns locais.	4

Tabela de equivalência: A dificuldade de um percurso é determinada pela soma destes quatro critérios.

Soma dos quatro critérios	Cor dos percursos
<b>4</b>	<b>Verde Acessível</b>
De 4 a 5	Verde
De 6 a 8	Azul
De 9 a 12	Vermelho
De 13 a 16	Preto

- Os percursos Verdes com selo de Acessibilidade terão de garantir as características base da tabela de critérios de classificação, somando apenas 1 ponto em cada um dos critérios. Devem garantir uma largura mínima de 1,5 metros em todo o percurso, desnível / declive máximo com inclinações SEMPRE inferiores a 4% e curvas ao longo do percurso com um ângulo interno superior a 90°.
- A sinalização dos percursos homologados deve ser efetuada de acordo com o definido no Anexo VI.
- É obrigatória a sinalização de percursos Verdes e Azuis, sem prejuízo do definido no artº 3º do anexo VI, nomeadamente a colocação de sinalética em estradas do PRN, que é interdita.
- Não é obrigatória a sinalização de qualquer percurso vermelho e preto desde que respeitado o disposto nos pontos anteriores. Estes percursos terão de estar obrigatoriamente acessíveis online e poder ser acedidos no local da Porta do centro.

9. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todos os percursos todas as pistas, disponíveis para download no site [www.cyclinportugal.pt](http://www.cyclinportugal.pt).
10. Percursos com distâncias superiores a 25km terão de identificar e apresentar pelo menos um local de assistência ou apoio devidamente identificado no mapa e nos tracks GPS com um waypoint.
  - 10.1. Existe a possibilidade de aplicação de logotipo / dístico do Centro Cycling Portugal ou Percorso Cyclin' Portugal específico para infraestruturas que forneçam serviços de suporte ao Centro que tenham protocolo celebrado com o promotor do mesmo:



- 10.2. Considera-se local de assistência ou apoio, pontos de água potável ou estabelecimentos comerciais de alimentação e bebidas;
11. Nos percursos de Gravel é habitual a circulação em troços de estrada. Tal deverá ter em conta os seguintes pressupostos:
  - 11.1. As estradas deverão ser preferencialmente estradas municipais;
  - 11.2. Um percurso NÃO PODE ter uma percentagem de circulação em estrada superior a 50% da distância total;
  - 11.3. É permitida a circulação em estradas nacionais, desde que sejam em zonas de baixo fluxo de trânsito, e em setores sempre inferiores a 5 km. Se tal não for possível deve o promotor criar alternativas que evitem a circulação nestas estradas;
  - 11.4. Para além da sinalização de perigo a colocar nos trilhos para os ciclistas, a circulação em estradas nacionais obriga à colocação de sinalização automóvel de aviso de circulação de ciclistas, a solicitar pelo promotor às Estradas de Portugal / Infraestruturas de Portugal.
12. Na avaliação das inclinações que ocorrem ao longo do percurso, deve considerar -se a inclinação como assinalável se ocorrer por uma distância contínua superior a 0,5% da distância total do percurso (ex. percurso verde de 15km tem um troço de 30m com 13% - não é vinculável para pontuação porque tem menos de 75m (0,5%) de extensão).
13. Relativamente às passagens em cursos de água deve ser feita uma avaliação do local com base na experiência do auditor e do promotor, considerando o histórico de caudal desses cursos de água ao longo de todo o ano. Caso sejam previsíveis acentuados aumentos de caudal em épocas de chuva, o promotor deve prever a colocação de pontes ou outras infraestruturas de passagem ou, em alternativa, alterar o percurso.

14. Nos locais em que os percursos circulam nos dois sentidos, a largura do trilho em zonas de perigo (pouca visibilidade / e ou zonas de descida +5% inclinação) deve ser de pelo menos 1,5m.
15. É aconselhável a utilização do sistema EGNOS (Geolocalização com maior precisão) para a criação de tracks e marcação dos percursos
16. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, outras questões não previstas neste anexo serão analisadas individualmente.

## ANEXO VI – SINALIZAÇÃO DE PERCURSOS

### Artigo 1º - Características Gerais da Sinalética

1. A sinalética contante deste regulamento é propriedade da FPC. Definem-se neste anexo todas as características da sinalética a usar nos **Percursos Cicláveis e Centros Cyclin' Portugal**, sejam elementos gráficos permitidos na sinalética, formato e formas, suportes de fixação e boas práticas de colocação.
2. Define-se como "Selo de homologação" ao símbolo que identifica o nome do Centro / Percurso Ciclável, acompanhado do logotipo Cyclin' Portugal, conforme exemplo a seguir:

#### Identificação do Centro / Percurso

(Painel com tamanho mínimo de  $400 \times 400$  mm 70cmx70cm nos centros, ou Painel Autocolante de 30x30cm nos placards de sinalização de Percursos Cicláveis)



35

#### Identificação/símbolo de homologação a colocar na sinalização

(autocolante 45mm ou 35mm de largura para placas de 15cm ou 12cm respetivamente)



**NOTA:** O autocolante "GRANDE TRAVESSIA" e "PERCURSO" apenas se aplica a Grandes Travessias e Percursos que não estão associadas a nenhum Centro Cyclin' Portugal.

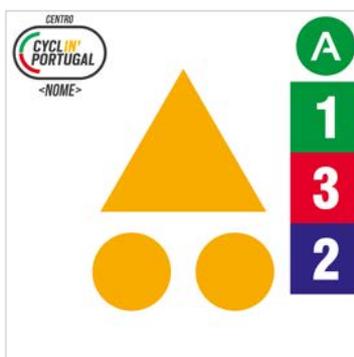
- Selo de Percorso Acessível. Este selo identifica percursos verdes de XC, Estrada ou Gravel com características específicas para pessoas com deficiência ou dificuldades de mobilidade. As características dos percursos candidatos a este selo estão definidas nos anexos I, IV e V, relativos a percursos XC, Estrada e Gravel, devendo ser cumpridas na íntegra e os percursos ser obrigatoriamente verificados na auditoria final de homologação.

(autocolante de 25mm ou 20mm de largura para placas de 15cm ou 12cm respetivamente)

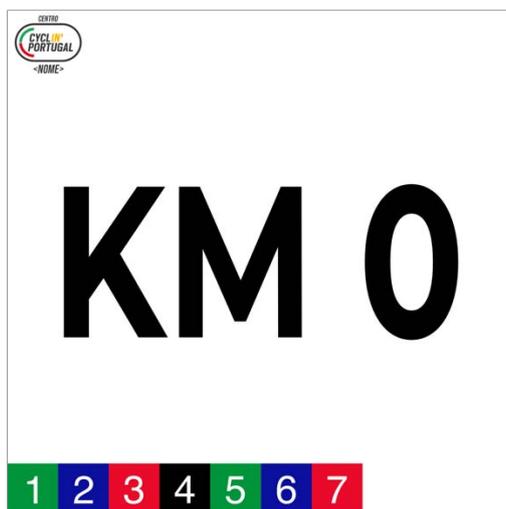


(colocação vertical)

(colocação horizontal)



4. Placa KM0 (quilómetro Zero) que identifique o início do(s) percurso(s) e que deverá ter o tamanho mínimo de 30cm de lado, ser colocada em suporte adequado com pelo menos 120cm de altura e 30cm de largura na zona de aplicação da placa, e situar-se a uma distância que seja facilmente visível desde o Painel Informativo dos percursos, de acordo com o seguinte:



5. Sinalética base (BTT XC):



1) Virar à esquerda



2) Seguir em frente



3) Virar à direita



4) Virar à esquerda para ligar a outro percurso



5) Seguir em frente para ligar a outro percurso



6) Virar à direita para ligar a outro percurso



7) Percurso errado



8) Perigos diversos



9) Percurso dois sentidos



10) Percurso errado Grandes Travessias



8a) Fim Perigos diversos



9a) Fim Percurso dois sentidos

- a) Nos sinais 1, 3, 4, 6, os números de percurso são aplicados na parte inferior da placa, enquanto nos sinais 2 e 5 são aplicados na lateral direita.
- b) Os sinais 7, 8, 9 e 10 não necessitam de aplicação de números de percurso.
- c) Os sinais 4, 5, e 6, sinais direcionais de percurso de ligação, são utilizados para situações em que é possível desviar para um outro percurso de dificuldade igual ou inferior, e permite encurtar o percurso inicial; É-lhe aplicado o número do percurso de destino.
- d) O sinal 9 é um sinal de aviso devido ao caminho em causa ser utilizado por percursos diferentes do Centro Cyclin' Portugal / Percursos Cicláveis, nos 2 sentidos, o que pode causar colisão entre utilizadores.
- e) **Sinalização de STOP na entrada em estradas, onde a visibilidade é reduzida para o ciclista e não consegue antecipar a entrada na via (NOVIDADE).**

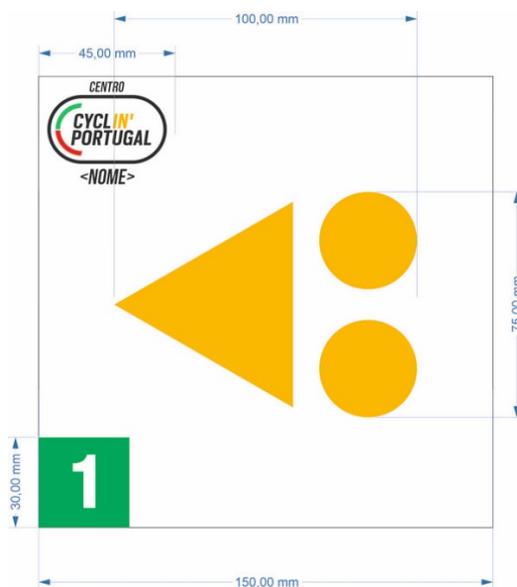


6. Características técnicas:

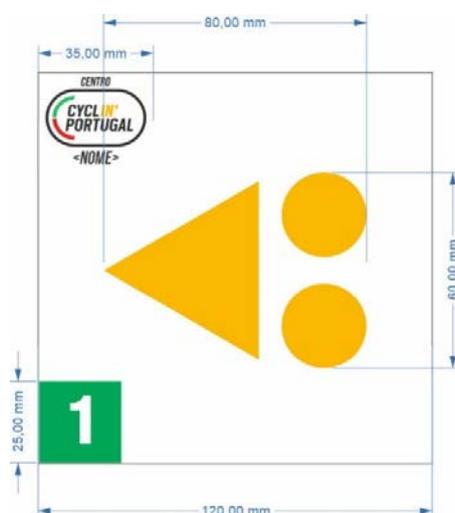
- a) Placa em alumínio lacado (preferencial) ou PVC 3mm, de fundo branco;
- b) Dimensões permitidas: 15x15cms (preferencial) ou 12x12cms;
- c) Fundo refletor opcional, mas restantes elementos gráficos sempre com cor sólida normal ou vice-versa.
- d) Informação Cores / HEX / Pantone:
  - Amarelo Setas – #FBBA00 / Pantone 2010 C
  - Amarelo Fundo - #FFED00 / Pantone 102 C
  - Vermelho - #E31E24 / Pantone 185 C
  - Verde – #009846 / Pantone 355 C
  - Azul – #0000FF / Pantone 072C
  - Preto – #2B2A29 / Pantone Black 6 C
  - Cinzento – #757575 / Pantone Coll Gray 9 C
  - Castanho – #78410A / Pantone 725 C

7. Disposição dos elementos gráficos:

- a) Logotipo de homologação sempre na parte superior preferencialmente do lado esquerdo exceto se este tiver menos espaço, caso do sinal direcional direito; Este terá 4,5cms ou 3,5cms no seu lado maior, para sinalética 15x15cms ou 12x12cms, respetivamente.
- b) Sinal principal sempre centrado na placa, com dimensão de 10x7,5cms ou 8x6cms para sinalética 15x15cms ou 12x12cms, respetivamente.
- c) Números que identificam os percursos sinalizados pela placa, colocam-se na parte inferior ou lateral mais disponível, consoante a direção como se ilustra na imagem acima, com dimensão 3x3cms ou 2,5x2,5cms para sinalética 15x15cms ou 12x12cms, respetivamente.
- d) A disposição dos elementos gráficos tem de ser homogénea em toda a sinalética utilizada no centro, sem trocas de disposição dos mesmos elementos de uns sinais para os outros.
- e) Esquema dos elementos gráficos para sinalética de 15x15cms:



f) Dimensões dos elementos gráficos para sinalética de 12x12cms:



40

8. A numeração de percursos é específica, definida e controlada pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo para cada centro. Utiliza-se a numeração sequencial, tendo em conta a eventual sobreposição de percursos de dois Centros, onde poderá haver coincidência numérica. Para os centros com Grandes Travessias, sempre que exista mais do que uma, deverá ser adotada a designação GT1, GT2, GT3... Caso haja apenas uma Grande Travessia a sua numeração com o critério mencionado em cima é opcional.
9. Tendo em conta as especificidades descritas no ponto 4, a sinalética direcional deverá ter as seguintes cores:

Sinalética base para cada tipo de percurso / disciplina



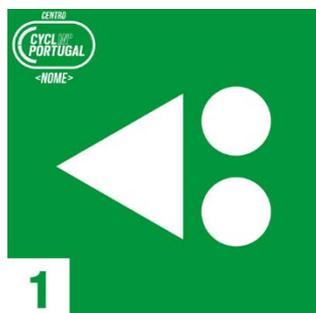
**amarela sobre fundo branco** percursos de BTT XC



**vermelha fundo branco** percursos de "Grande Travessia"



**verde e fundo branco** percursos de "Gravel"



**Cor invertida** percursos de Enduro



**Preto com fundo amarelo** percursos de Estrada

41

Sinalética especial (prioritária)



**Castanho em fundo branco** percursos em áreas protegidas classificadas pelo ICNF (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas):



**Cinzeno em fundo branco** percursos classificados como turísticos ou culturais

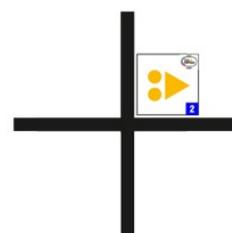
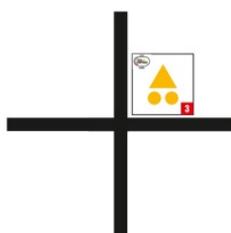
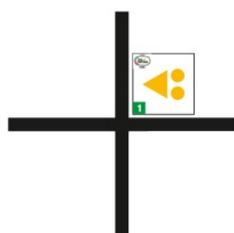
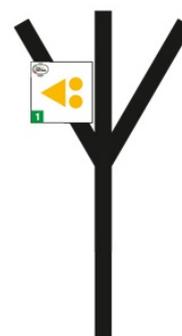
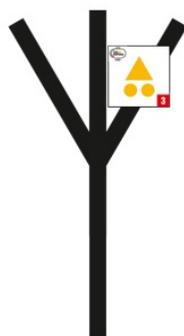
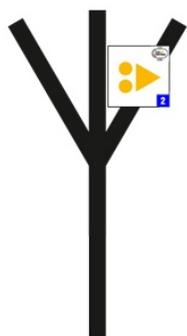
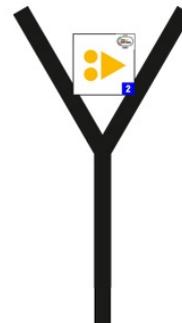
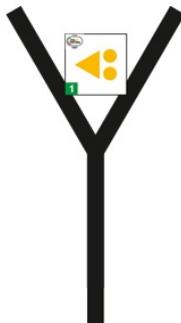
10. Relativamente aos suportes de colocação de sinalética, saliente-se que a utilização de suportes de boa qualidade tem um impacto importante na experiência do utilizador, na durabilidade da infraestrutura e na sua robustez, reduzindo necessidades de

manutenção. Assim, sempre que for necessária a aplicação de um suporte para aplicação da sinalética, é obrigatório que o mesmo tenha face plana, e aconselhável que tenha largura igual ou superior à da placa de sinalização a aplicar (12 ou 15 cm) na zona de aplicação da placa. Estes suportes deverão ter uma altura mínima de 80 cm para percursos de BTT e 120 cm para percursos de estrada:

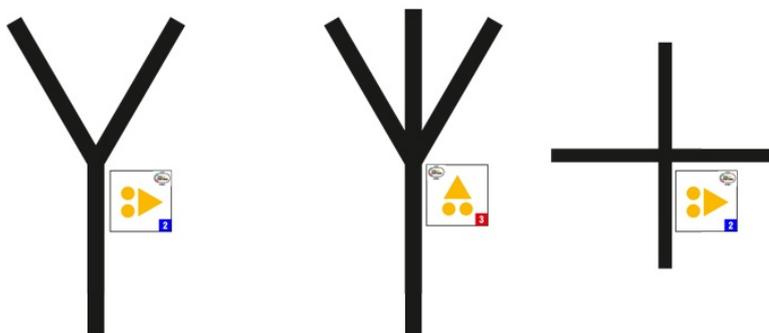
- a) Caso haja aproveitamento de outros recursos naturais ou artificiais (muros, paredes de edifícios, mobiliário urbano, etc), a aplicação de sinalética tem de acontecer sempre em superfícies planas, para minimizar atos de vandalismo sobre estas;
  - b) O suporte para aplicação da sinalética tem de estar obrigatoriamente fixado no solo a uma profundidade mínima de 25cms;
  - c) Todas as zonas consideradas de perigo têm de ser obrigatoriamente sinalizadas com sinalética de largura mínima 15x15cms.
11. Em termos de priorização das cores a utilizar para as marcas de sinalização, em percursos que tenham características coincidentes, deve ser usado o seguinte critério: 1º Seta Castanha Percursos em área Protegida; 2º Seta cinza Percursos Turísticos e Culturais; 3º Seta vermelha Grande Travessia; 4º Seta base do tipo de Percurso. (ex. percurso BTT que coincide com uma Grande Travessia, mas num Parque Natural ICNF – Seta Castanha / Percurso de BTT que coincide com Grande Travessia – Seta vermelha / Percurso de BTT normal – Seta amarela)
12. A Sinalização de Perigo será utilizada, obrigatoriamente, nas seguintes situações:
- 1.1. Acesso a estradas;
  - 1.2. Em zonas técnicas e zonas perigosas;
  - 1.3. Em casos de circulação nos dois sentidos.
13. A sinalização de Percurso Errado será utilizada, obrigatoriamente, nas seguintes situações:
- a) Divisão de percursos partilhados com pedestres;
  - b) Zonas de percurso errado a entrar em estradas;
  - c) Zonas de descida rápida, após as viragens
  - d) Zonas que, em caso de engano, apresentem risco de acidente para o ciclista.
14. A sinalização deverá ser produzida de acordo com os elementos gráficos fornecidos pela FPC.

### Artigo 2º - Colocação de Sinalética

1. Na colocação da sinalética devem ser tidas em conta as normas relativas a utilização de suportes descritas neste regulamento.
2. Em termos de localização da sinalização relativamente aos caminhos, devem ser colocadas imediatamente após os cruzamentos, em local bem visível, de preferência do lado direito, de acordo com as imagens apresentadas em baixo.



3. Em alternativa também poderá ser utilizada a colocação por antecipação, imediatamente antes da mudança de direção, tal como exemplificado em baixo.



### Artigo 3º - Limitações à colocação de sinalética

1. De acordo com o descrito nos anexos respetivos a cada disciplina, é OBRIGATÓRIA a colocação de sinalética nos seguintes casos:
  - 1.1. Percursos de XC: Verdes e Azuis
  - 1.2. Percursos de Enduro
  - 1.3. Percursos Grande Travessia:
  - 1.4. Percursos de Gravel: Verdes e Azuis
2. De acordo com o descrito nos anexos respetivos a cada disciplina, e respeitando a legislação geral aplicável relativa à sinalização de trânsito em estradas do Plano Rodoviário Nacional (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho), é INTERDITA a colocação de sinalética nos seguintes casos:
  - 2.1. Percursos de XC: em zonas de circulação em estradas do PRN
  - 2.2. Percursos Grande Travessia: em zonas de circulação em estradas do PRN
  - 2.3. Percursos de Gravel: em zonas de circulação em estradas do PRN
  - 2.4. Percursos de Estrada: em zonas de circulação em estradas do PRN
3. Nestes casos a sinalética prevista neste regulamento deve ser utilizada apenas nos locais de entrada e saída destas infraestruturas, devendo também ser solicitada pelo promotor à I.P. a autorização para a implementação dos percursos e a sinalização rodoviária de perigo para aviso de circulação de ciclistas.
4. **A iniciativa de implementação de percursos e colocação de sinalética em estradas municipais é da responsabilidade do promotor, carece de análise às características da via, e de pedido de autorização por parte do promotor aos municípios visados, nos casos em que os promotores não sejam os próprios municípios.**
5. A FPC não se responsabiliza por situações irregulares e coimas resultantes do incumprimento do estabelecido nos números anteriores.

### Artigo 4º - Percursos em Áreas Protegidas

1. Nos percursos que percorram áreas protegidas pelo ICNF ou por outros institutos, no caso das regiões autónomas dos Açores e Madeira, são utilizados os suportes de sinalética definidos pela portaria nº 257/2011 2011 do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, publicado no Diário da República, 1ª série – nº 132 de 12 de Julho de 2011.
2. A sinalética a utilizar é a mesma prevista para percursos normais, com a simples substituição do sinal direcional para cor castanha, conforme artigo 1º ponto 4.2 deste capítulo.
3. Nos casos em que existam percursos coincidentes a mais de uma modalidade (por ex. BTTXC e Gravel) deverá ser usada a seta castanha, sendo a identificação dos percursos feita com recurso à sua respetiva numeração.

### Artigo 5º - Percursos Turísticos e Culturais

1. No caso do centro candidato à homologação apresentar na sua candidatura a existência de percursos turísticos ou culturais é imperioso que estes passem nos pontos de interesse turístico e/ou cultural da região.
2. A sinalética a utilizar é a mesma prevista para percursos normais, com a simples substituição do sinal direcional para cor cinza.
3. O promotor do centro deve agilizar todos os seus esforços para que os monumentos que pertençam aos circuitos turísticos ou culturais prevejam formas de acolhimento das bicicletas durante as visitas ao seu interior.

### Artigo 6º - Percursos partilhados com outras modalidades outdoor

1. No caso de percursos que sejam partilhados com outras modalidades outdoor, nomeadamente a caminhada, o trail running, o hipismo entre outras, deverão ser definidas regras de partilha de sinalização parcial, bem como a correta utilização de suportes já existentes. A sinalização duplicada e a instalação de novos suportes implica um maior impacto ambiental em meio natural, uma elevada poluição visual e um custo de manutenção acrescido para os promotores.
2. No caso de percursos pedestres já sinalizados, e sempre que sejam partilhados com percursos de ciclismo, deverá ser respeitada a infraestrutura já instalada, sendo feitas as adaptações segundo os seguintes critérios:
  - a) Colocação de sinalização específica de ciclismo nas mudanças de direção, nos cruzamentos que impliquem percursos diferenciados para cada modalidade e nas zonas exclusivas para ciclistas, por antecipação e confirmação;
  - b) Colocação de placas de "percurso errado" após os cruzamentos que impliquem percursos diferenciados para cada modalidade;
  - c) Colocação de placas de "perigo" e "circulação nos dois sentidos" nos trilhos estreitos em plano e em descida, onde a circulação em bicicleta possa colocar em causa a integridade física dos caminhantes;
  - d) No caso das Grandes Travessias, e em outros percursos que não impliquem a numeração, mas apenas a seta de indicação de direção, poderá ser utilizado um molde stencil que permita a fácil pintura da sinalização em superfícies duras, como pedras,

muros, paredes. Deverá ser escolhida, preferencialmente, uma base clara, que faça realçar a cor da seta vermelha, e a proximidade com a sinalização pedestre já existente.

3. A utilização de suportes já existentes está dependente da autorização dos proprietários da infraestrutura a utilizar, caso não seja propriedade do mesmo promotor, sendo da responsabilidade deste o pedido de autorização. A colocação de setas de sinalização de percursos de ciclismo em suportes de outras modalidades deve respeitar a altura mínima exigida para os suportes. Caso não seja possível, deverá ser instalado um novo suporte para a sinalização de ciclismo, nunca devendo ser instalado a altura inferior a 80cm nos percursos de BTT e 120cm nos percursos de estrada.
4. Na cedência de prioridade nos trilhos, sempre que a circulação simultânea não seja possível, deve ser respeitada a norma de circulação IMBA, em que circulam por ordem de prioridade 1º os praticantes de hipismo, 2º os praticantes de caminhada, 3º os praticantes de BTT, de acordo com a simbologia apresentada em baixo. Esta placa será obrigatoriamente colocada em todos os percursos em que haja partilha de trilhos com outras modalidades. A localização da placa será:
  - e) Centros "Cyclin' Portugal" – Junto à placa de KMO
  - f) Percursos e GT – Junto ao painel de início de percurso / etapa

46

Placa triangular de 30cm



5. Sem prejuízo do previsto nos números anteriores, outras questões não previstas neste anexo serão analisadas individualmente.

## ANEXO VII – TAXAS A APLICAR

1. As taxas a aplicar durante o processo de homologação de redes de Percursos e Centros "Cyclin' Portugal" são fixadas periodicamente através do regulamento financeiro da FPC.
2. No caso dos Centros organizados em rede, as taxas podem variar de acordo com a tipologia de projeto sendo analisadas caso a caso.
3. Em Percursos Cicláveis e Centros Cyclin'Portugal excecionais, ao nível da sua dimensão e complexidade, as taxas indicadas poderão ser substituídas por um valor fixo, mediante acordo prévio com a FPC.
4. A todas as renovações de homologação efetuadas em Percursos e Centros "Cyclin' Portugal", serão aplicadas as taxas relativas ao período a que a renovação diz respeito.
5. A emissão de Certificados de Homologação está dependente da liquidação de todas as taxas devidas durante o processo.
6. Depois de apurada a quantidade de quilómetros a homologar é definido o valor a cobrar pelo processo de homologação, sendo fracionado da seguinte forma: 50% após da auditoria de Pré-homologação, 50% antes da emissão do Certificado de Homologação.
7. Os custos relativos a processos de renovação serão cobrados integralmente antes da emissão do novo Certificado de Homologação.
8. Do Protocolo de Colaboração assinado entre o Promotor e a FPC constarão os valores totais a serem cobrados no período a que este diz respeito.
9. Na contabilização dos quilómetros a homologar é tida em conta a totalidade de quilómetros do centro, sinalizados ou não sinalizados. No caso de haver quilómetros coincidentes a vários percursos, serão contabilizados apenas uma vez.
10. Tendo em conta que na elaboração de redes de percursos, existem frequentemente setores que são pertencentes a mais do que um percurso, estabelece-se que o cálculo da quilometragem de um centro ou rede de percursos é feito multiplicando a totalidade de quilómetros (sinalizados e não sinalizados) por 0,75, equivalendo as taxas a cobrar a 75% do total de km dessa rede. (ex. **centro tem total de 200km** na soma de todos os percursos – contam para homologação **200km x 0,75 = 150km**).
11. A fórmula de cálculo referida no ponto anterior não é aplicável a Grandes Travessias e a centros onde se verifique que não existem percursos coincidentes.

12. Tabela de taxas a aplicar no período **2020/2022**:

HOMOLOGAÇÃO INICIAL (validade de 2 anos)	Valores (sem IVA)		
<b>Inclui:</b> - Todas as normais auditorias de Pré-Homologação e Homologação - Deslocações do técnico Auditor - Dormidas do técnico Auditor - Refeições do técnico Auditor - Certificado de homologação - Selo de Homologação - Filiação de Técnicos Centros Cyclin' Portugal pelo período de 2 anos - Sessões anuais de formação de Técnicos Centros Cyclin' Portugal pelo período de 2 anos - Publicação no website cyclinportugal.pt - Publicação no Anuário de Infraestruturas Cyclin' Portugal - Divulgação dos eventos promovidos no Portal da FPC - <b>Divulgação em outros canais (redes sociais, videos, etc)</b>	BTT / Gravel	Até 100 km	1250€
		De 101 a 500 km	1250€ + 3€ / km acima de 100km
		501 a 1000km	1.750€ + 2€ /km acima de 500km
		+1000km	2.250€ + 1€ /km acima de 1000km
	Estrada	Até 500 km	1250€
		501 a 1000km	1.250€ + 2€ /km acima de 500km
		+1000km	1.750€ + 1€ /km acima de 1000km
	RENOVAÇÃO (validade de 2 anos)	Valores (sem IVA)	
<b>Inclui:</b> - Todas as normais auditorias de Pré-Homologação e Homologação - Deslocações do técnico Auditor - Dormidas do técnico Auditor - Refeições do técnico Auditor - Certificado de homologação - Selo de Homologação - Filiação de Técnicos Centros Cyclin' Portugal pelo período de 2 anos - Sessões anuais de formação de Técnicos Centros Cyclin' Portugal pelo período de 2 anos - Publicação no website cyclinportugal.pt - Publicação no Anuário de Infraestruturas Cyclin' Portugal - Divulgação dos eventos promovidos no Portal da FPC - <b>Divulgação em outros canais (redes sociais, videos, etc)</b>  <b>NOTA:</b> Nº dias de auditorias nas Renovações – até 250km 1 dia / até 500km 2 dias / até 750km 3 dias / até 1000km 4 dias / +1000km 5 dias	BTT / Gravel	Até 100 km	750€
		De 101 a 500 km	750€ + 2€ / km acima de 100km
		501 a 1000km	1.250€ + 1€ /km acima de 500km
		+1000km	1.750€ + 1€ /km acima de 1000km
	Estrada	Até 500 km	750€
		501 a 1000km	750€ + 1€ /km acima de 500km
		+1000km	1.250€ + 1€ /km acima de 1000km
	HOMOLOGAÇÃO DE PERCursos EXTRA DENTRO DO MESMO CENTRO (De vertentes diferentes da principal, ou percursos acrescentados pelo promotor)	Valores (sem IVA)	
<b>BTT / Gravel</b>	4€ /km		
<b>Estrada</b>	3€ /km		
DESPESAS EXTRA*	Valores (sem IVA)		
<b>Dia de auditoria</b>	300€		

\*Visitas extra necessárias em casos de erros processuais cometidos pelo promotor.

(ex: Caso em que o promotor solicitou a auditoria de Pré-Homologação e os percursos não estão em condições de serem cicláveis, o que obriga a uma nova visita do auditor após a limpeza / Caso em que o Promotor solicitou a Homologação e as infraestruturas ainda não se encontrem concluídas, o que obrigará a nova visita do auditor / outros casos em que sejam necessárias novas auditorias por motivos não imputáveis à FPC)