



FEDERAÇÃO
PORTUGUESA
DE CICLISMO

CENTROS DE BTT
Regulamento de Homologação



Regulamento de Homologação Centros de BTT

Aprovado em Reunião de Direção de 24.05.2018



Introdução

Atravessamos um período, em que assistimos, ao incremento da utilização de bicicleta por praticantes de lazer. Por esse motivo, é essencial que se promova a criação de infraestruturas onde a prática do ciclismo seja segura e adaptada às diferentes características físicas e técnicas de cada ciclista. A criação em Portugal de uma rede de centros de BTT, homologados pela Federação Portuguesa de Ciclismo vem disciplinar a prática da modalidade em regiões protegidas, orientando o utilizador para as boas práticas do ciclismo em harmonia com a natureza.

Por outro lado, Portugal, pelo seu clima ameno, orografia, segurança do destino bem como sua riqueza histórica, social, cultural e ambiental é cada vez mais um destino muito procurado para o Turismo de Natureza, especificamente o Turismo em Bicicleta. Para estes a existência de infraestruturas adaptadas às suas necessidades e percursos homologados para a prática do ciclismo em segurança são determinantes na escolha do seu destino.

O regulamento de homologação dos Trilhos BTT vem, por um lado permitir a uniformização dos critérios utilizados pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo e, por outro garantir que a estrutura utilizada possui todas as condições técnicas e logísticas para a prática do BTT, garantindo a funcionalidade e manutenção dos serviços propostos, a correta validação dos percursos **cujo desenho e construção sustentável deverão seguir os princípios básicos propostos pela IMBA**, e a sinalética utilizada.

Considerando que se pretende homologar uma infraestrutura de qualidade, um dos princípios básicos, além da uniformidade entre projetos, é a capacidade de acolher todos os praticantes da mesma disciplina, independentemente da sua condição física e/ou técnica.

Nestes termos a UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, ao abrigo do artigo 2.º e 20.º a 23.º da Lei de Bases do Desporto e do artigo 33.º dos seus Estatutos, aprova o Regulamento de Homologação de trilhos de BTT.

CAPITULO I – DISPOSIÇÕES FUNDAMENTAIS

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

O presente Regulamento de Homologação de Centros de BTT visa, no âmbito das atribuições e competências da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, definir as regras do processo de homologação dos Centros de BTT.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento considera-se:

- a) **Centro de BTT:** a infraestrutura de apoio construída para a prática da vertente de BTT nas suas várias disciplinas.
- b) **Centro de BTT homologado pela União Velocipédica de Ciclismo/Federação Portuguesa de Ciclismo:** a infraestrutura de apoio construída para a prática de uma ou mais disciplinas de BTT, que respeita na íntegra as normas e exigências deste regulamento e que, por isso, é reconhecido pela Federação Portuguesa de Ciclismo como um centro apto e seguro para a prática do ciclismo, nas suas diversas vertentes e ou disciplinas.
- c) **Promotor:** a instituição pública ou privada que promove a construção do Centro de BTT e que junto da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo solicita o certificado de homologação.

Artigo 3º

Conceito

1. O Centro de BTT candidato à homologação pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo será uma infraestrutura construída para a prática de uma ou mais disciplinas de BTT, obrigatoriamente equipada com instalações permanentes de receção e apoio aos praticantes.
2. Um Centro de BTT é elegível à homologação pela UVP/FPC conforme condições obrigatórias constantes deste regulamento.
3. Consideram-se as seguintes disciplinas:
 - a. XC – Cross Country, infraestrutura com caracter de lazer;
 - b. XCO – Cross Country Olímpico, infraestrutura com caracter de competição;
 - c. Enduro, infraestrutura com caracter misto de lazer e competição;
4. O centro de BTT 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 pumtrack, pistas de BMX Race, plataformas de BMX freestyle, pistas de ciclocrosse, percursos de destreza para Escolas de Ciclismo/BTT e percursos de Estrada.
5. Independentemente do disposto no presente regulamento qualquer construção de pista de competição está obrigatoriamente sujeita ao cumprimento dos restantes regulamentos técnicos da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.
6. Em casos em que uma candidatura esteja sujeita a condições especiais, consideradas excepcionais, a mesma será devidamente analisada e avaliada pela Direção da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, comissão esta formada por 5 Técnicos.

Artigo 4º

Designação do Centro

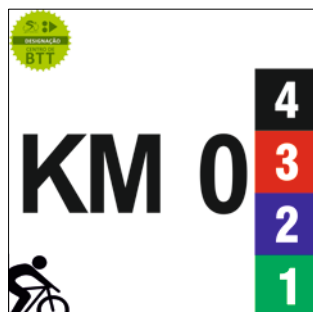
1. À marca “Centro de BTT” adiciona-se a designação do local, localidade, zona geográfica, região onde este se encontra, e pode adicionar a designação de uma marca comercial.
2. Não pode a designação entrar em conflito de designações com outros centros de BTT ou de futuros Centros de BTT.
3. A designação será sempre aprovada previamente pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.

CAPÍTULO II – CONDIÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS PARA HOMOLOGAÇÃO DOS CENTROS DE BTT

Artigo 5º

Características Gerais

1. O Centro de BTT que se candidate ao certificado de homologação da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo terá de apresentar, obrigatoriamente, uma série de características gerais e específicas consoante o tipo de percursos apresentados.
2. Para os devidos efeitos, consideram-se, entre outros, requisitos gerais obrigatórios para obtenção do certificado de homologação, os seguintes:
 - 2.1. O centro terá de possuir infraestruturas abertas ao público, em sistema self-service ou com a presença de um porteiro que assegure a entrada nas instalações em horário previamente definido e afixado no local bem como um contacto telefónico e de email permanente:
 - 2.1.1. Essas infraestruturas terão de estar equipadas com sanitários masculinos e femininos, e poderão estar preparados também para deficientes ou pessoas com dificuldades de locomoção.
 - 2.1.2. Água potável para consumo dos utilizadores do centro.
 - 2.1.3. Locais adequados e devidamente equipados, para lavagem e manutenção de bicicletas;
 - 2.1.3.1. Entende-se por manutenção, pequenas reparações e afinações, bem como o enchimento de pneus.
 - 2.1.3.2. Aconselha-se a disponibilização gratuita destes serviços.
 - 2.1.4. O centro terá de possuir, 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. Os acessos às infraestruturas de apoio bem como ao início de percursos deverão estar devidamente sinalizados.
 - 2.1.4.1. A placa KM0 que identifica o início do(s) percurso(s) deverá ter a altura mínima de **15cm** e deverá situar-se a uma distância que seja visível desde o Painel Informativo, de acordo com o seguinte:



2.2. Rede de percursos ou pistas conforme definido no Capítulo III

2.2.1. A rede de percursos ou pistas, tem de ter pelo menos 1 percurso por cada grau de dificuldade e um mínimo de 6 percursos, sendo eles classificados por cores:

- 2.2.1.1. **VERDE**, percurso de dificuldade “fácil”;
- 2.2.1.2. **AZUL**, percurso de dificuldade “moderada”;
- 2.2.1.3. **VERMELHO**, percurso de dificuldade “difícil”;
- 2.2.1.4. **PRETO**, percurso de dificuldade “muito difícil”.

2.3. O centro deverá ainda estar em condições de celebrar protocolos de colaboração com hotéis, restaurantes, lojas de bicicletas e diversos estabelecimentos comerciais que considere uteis, da zona onde se insere e que tenham condições adequadas para receber ciclistas e bicicletas.

CAPÍTULO III – DISCIPLINAS DO BTT SUJEITAS A HOMOLOGAÇÃO

Artigo 1º

1. Para que um Centro de BTT seja Homologável, o mesmo terá que cumprir na íntegra com pelo menos **um** dos seguintes artigos deste Capítulo.

Artigo 2º

Rede de Percursos de BTT - Cross Country (XC)

1. O promotor do centro 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 o centro se insere.
2. Rede de percursos tem de ter um mínimo de 100 kms no somatório de distância de todos eles.
3. A rede de percursos definida deverá ter as seguintes características para a prática de BTT - XC:
 - 3.1. No mínimo 100 km de percursos sinalizados;
 - 3.2. Pelo menos 6 percursos de diferentes níveis de dificuldade, sendo eles classificados por cores, conforme características definidas no Anexo 1 ponto 3 do presente regulamento:
 - 3.2.1. **VERDE** como percurso de dificuldade “fácil”;
 - 3.2.2. **AZUL** como percurso de dificuldade “moderada”;
 - 3.2.3. **VERMELHO** como percurso de dificuldade “difícil”;
 - 3.2.4. **PRETO** como percurso de dificuldade “muito difícil”.
4. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

| VERDE | AZUL | VERMELHO | PRETO |
|--|---|--|---|
| Fácil | Moderado | Difícil | Muito Difícil |
| Praticante de iniciação, sem experiência e pouca resistência física | Praticante com pouca experiência, pouca técnica e resistência física normal | Praticante experiente, com boa capacidade técnica e boa resistência física | Só para praticantes com bastante experiência e elevada resistência física |
| Percurso Rolante - piso rijo ou asfaltado - largura dos trilhos > 1,5m | Percurso Moderado - piso firme ou estável - largura dos trilhos > 1m | Percurso Técnico - piso muito variável | Percurso muito Técnico - todo o tipo de trilhos |
| Sem obstáculos | Obstáculos c/ altura < 0,2m Poucas passagens técnicas | Obstáculos c/ altura < 0,5 m Muitas passagens técnicas | Todo o tipo de Obstáculos possíveis |
| Declives Máximos < 10% | Declives Máximos < 15% | Declives Máximos < 15% | Declives Máximos > 20% |
| Declives Médios < 5% | Declives Médios < 10%, | Declives Médios < 15% | Declives Médios > 15% |
| | | | |

| | | | |
|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| Distância máxima: 20km | Distância máxima: 40km | Distância máxima: até 60km | Distância máxima: N/A |
| Desnível positivo até 250mts | Desnível positivo até 600mts | Desnível positivo até 1500mts | N/A |

5. É obrigatória a sinalização de todos os percursos homologados verdes, azuis e vermelhos, conforme sinalização definida no Capítulo V.
6. Não é obrigatória a sinalização de qualquer percurso preto desde que respeitados o disposto nos pontos anteriores. Estes percursos terão que estar obrigatoriamente acessíveis online e poder ser acedidos no local da Porta do centro. Caso tal não seja possível estes terão que ser obrigatoriamente sinalizados.
7. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todas as pistas, disponíveis para download no site www.centrosdebt.pt.
8. Percursos com distâncias superiores a 25km terão que identificar e apresentar pelo menos um local de assistência ou apoio devidamente identificado no mapa e nos tracks GPS com um *waypoint*.
- 8.1. Possibilidade de aplicação de logotipo / dístico do Centro de BTT específico para infraestruturas que forneçam serviços de suporte ao centro de BTT que tenham protocolo celebrado com o promotor do centro:



- 8.2. Considera-se local de assistência ou apoio, pontos de água potável ou estabelecimentos comerciais de alimentação e bebidas;
9. Para que um Centro de BTT seja Homologável deverá cumprir na íntegra com pelo menos um dos seguintes artigos deste Capítulo.

Artigo 3º
Pistas de CROSS COUNTRY OLÍMPICO (XCO)

1. O promotor do centro deve criar pistas que respeitem os regulamentos da UCI e da UVP/FPC que definem a prática competitiva de XCO, em que se deve ponderar conscientemente as dificuldades técnicas, segurança e diversão, de forma os utilizadores tenham motivação para utilizar esta infraestrutura desportiva.
2. Para efeitos futuros de organização de competições oficiais, aconselha-se a orientação da infraestrutura privilegiando acessos adequados ao público, acessos adequados para evacuação de feridos e respetivo plano de segurança, espaço para zonas de assistência, como também infraestruturas de apoio para realização de secretariado das provas e balneários.
3. É obrigatório criar pelo menos 1 percurso por cada grau de dificuldade:
 - 3.1. Todos as pistas devem ter percursos 100% cicláveis;
 - 3.2. É obrigatória a sinalização direcional de todas as pistas;
 - 3.3. É obrigatória a sinalização das zonas técnicas como zonas de perigo, respeitando as orientações e sinalética da UCI;
 - 3.4. Nas zonas técnicas pelo fator de risco de acidente existente, deve haver sempre percurso alternativo seguro;
 - 3.5. Pistas de diferentes graus de dificuldade podem divergir e convergir de outras pistas, desde que sejam acauteladas todas as condições de segurança para evitar acidentes.
4. A zona considerada de partida e chegada deve ter 150x6m, de forma a poder acolher qualquer competição oficial, acautelando nos primeiros estreitamentos do percurso que estes aconteçam garantindo a devida fluidez de um número considerável de atletas.
5. É obrigatória a sinalização de todos os percursos homologados conforme sinalização definida no capítulo V.
6. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todas as pistas, disponíveis para download no site www.centrosdebtt.pt.

7. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

| VERDE | AZUL | VERMELHO | PRETO |
|--|---|--|---|
| Fácil | Moderado | Difícil | Muito Difícil |
| Praticante de iniciação, sem experiência e pouca resistência física | Praticante com pouca experiência, pouca técnica e resistência física normal | Praticante experiente, com boa capacidade técnica e boa resistência física | Só para praticantes com bastante experiência e elevada resistência física |
| Adequado para treino e competição de atletas de escolas de ciclismo: - Benjamins - Iniciados - Infantis | Adequado para treino e competição de atletas de escolas de ciclismo: - Juvenis | Adequado para competições regionais e nacionais | Adequado para competições nacionais e internacionais |
| Percurso Rolante - piso rijo ou asfaltado - largura dos trilhos > 1,5m | Percurso Moderado - piso firme ou estável - largura dos trilhos > 1m | Percurso que privilegie mais a força do que a técnica Uso, principalmente, dos percursos alternativos das zonas mais técnicas da(s) pista(s) preta(s) | Percurso muito físico e técnico |
| Sem obstáculos | Obstáculos c/ altura < 0,2m Poucas passagens técnicas | Obstáculos c/ altura < 0,5 m Muitas passagens técnicas | Todo o tipo de Obstáculos possíveis |
| Declives Máximos < 10% | Declives Máximos < 15% | Declives Máximos < 20% | N/A |
| Declives Médios < 5% | Declives Médios < 10%, | Declives Médios < 15% | Declives Médios > 15% |
| Distância máxima: 2 kms | Distância máxima: 4 kms | Distância máxima: 8 kms | Distância máxima: conforme disposições da FPC e UCI para competições nacionais e internacionais, respetivamente |
| Desnível positivo até 60mts | Desnível positivo até 120mts | Desnível positivo até: 200 mts | N/A |

Artigo 4º
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.
 - 1.1. 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”.
2. Rede de percursos tem de ter:
 - 2.1. Mínimo de 10 kms de pistas no somatório de distância de todos eles;
 - 2.2. Mínimo de 20 kms de percursos totais no somatório das combinações possíveis entre pelo menos uma passagem em cada PE e o PL seguinte;
 - 2.3. O final de cada PE deve ser em zona ampla com zona de desaceleração adequada e segura;
 - 2.4. Obrigatória a sinalização de todas zonas técnicas consideradas de perigo;
 - 2.4.1. São consideradas zonas técnicas de perigo:
 - 2.4.1.1. *Rockgardens*;
 - 2.4.1.2. *Woodgardens*;
 - 2.4.1.3. *Rootsgardens*;
 - 2.4.1.4. *Northshores* com mais de 1m de altura e menos de 2m de largura;
 - 2.4.1.5. *Drops* superiores a 50 cms;
 - 2.4.1.6. Zonas de declive com pendente superior a 30%;
3. A pistas (PE) devem respeitar os seguintes princípios básicos:
 - 3.1. Percursos maioritariamente descendentes, podendo ter até 20% em subida desde que cicláveis;
 - 3.2. Percursos 100% cicláveis;
 - 3.3. 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;
 - 3.4. É obrigatória a sinalização das zonas técnicas como zonas de perigo, respeitando as orientações e sinalética da UCI;

4. Parâmetros e características por Grau de Dificuldade:

| Níveis | VERDE | AZUL | VERMELHO | PRETO |
|-----------------------------|--|--|---|--|
| | Fácil | Moderado | Difícil | Muito Difícil |
| Competências Básicas | Domínio básico da bicicleta em declives suaves | Controlo básico da bicicleta em declives moderados a acentuados. | Controlo superior da bicicleta. | Controlo absoluto da bicicleta em qualquer situação. |
| Descrição do Atleta | Tem alguma experiência fora de estrada. | Tem experiência fora de estrada. Sentem-se confortáveis na transposição de pequenas zonas de raízes e rochas. Não está muito à vontade a saltar. | Tem experiência fora de estrada. Sentem-se confortáveis na transposição de zonas diversas de raízes e rochas. Está à vontade a saltar. | Tem muita experiência em todas as situações: Drops Saltos Rock gardens Trialeiras. Adora andar no limite. |
| Percurso | Rolante e Single track | Rolante e Single track com uma zona técnica moderada | Single track com zonas técnicas diversas | Single track, com zonas técnicas de dificuldade superior. |
| Obstáculos | Sem obstáculos | Drops cicláveis Saltos com altura igual a inferior a 50 cm | Drops cicláveis em piso variável (pedra, raízes...) Trialeiras em Pedra (Rock Gardens) Saltos até um metro de altura. Saltos com gap com distância à receção inferior ou igual a uma bicicleta | Drops cicláveis em piso variável (pedra, raízes...) Drops com salto Trialeiras em Pedra (Rock Gardens) Saltos com mais de um metro de altura. Saltos com Gap com distância à receção superior a uma bicicleta. |
| Declives Máximos | Suaves < 15% | Moderado < 20% | Acentuado < 30% | Muito Acentuado |
| A bicicleta ideal | Hardtail ou FS ≤ 120mm | FS Enduro 120mm a 150mm | Enduro ≥ 150mm | Enduro ≥ 160mm e DH bikes |

5. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS de todas as pistas e percursos de ligação, disponíveis para download no site www.centrosdebtt.pt.

6. 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.

6.1. É obrigatória a sinalização de todos os percursos de enduro incluindo os percursos preto e de ligação homologados;

6.2. A sua sinalética terá a dimensão de 15x15 cms;

6.3. Os Percursos de Ligação são sinalizados conforme os percursos de XC, usando o sinal “Ligação”.

CAPITULO IV – OUTROS TIPOS DE PERCURSOS HOMOLOGÁVEIS

Artigo 1º 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 turístico reconhecido, sendo 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.
 - 1.1. É obrigatório que a Grande Travessia seja passível de ser realizada em autonomia absoluta.
2. 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 final equipado de forma equivalente à exigida para os centros de BTT;
3. A “Grande Travessia” deverá estar identificada por setores sendo que se considera um setor como um troço do percurso possível e recomendável de se realizar num dia e não poderá exceder a dificuldade definida para o percurso de classificação “vermelho”. Por setor terá que existir pelo menos um Painel Informativo com a informação em destaque do setor a que se refere bem como informação relativa a toda a Rota. Cada setor deverá prever pelo menos um ponto de apoio ou assistência onde se possa ter a acesso a alimentação líquida e sólida;
4. É obrigatório garantir que no final de cada setor existem locais de apoio, comerciais ou não, em que seja possível alojamento e alimentação:
 - 4.1. Alojamento: Hotéis, Residenciais, Alojamento Local, Turismo Rural; Albergue Municipal ou particular, Bungalows;
 - 4.2. Apoio alimentar: Restaurantes, Cafés que sirvam refeições completas, alojamento em albergue que garanta local para confeção de refeições por conta dos praticantes;
5. 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 o artigo 5º deste 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;
6. É obrigatória a sinalização de todo o percurso conforme sinalização definida no capítulo V.
7. É obrigatório disponibilizar os tracks de GPS divididos por setores, disponíveis para download no site www.centrosdebtt.pt.

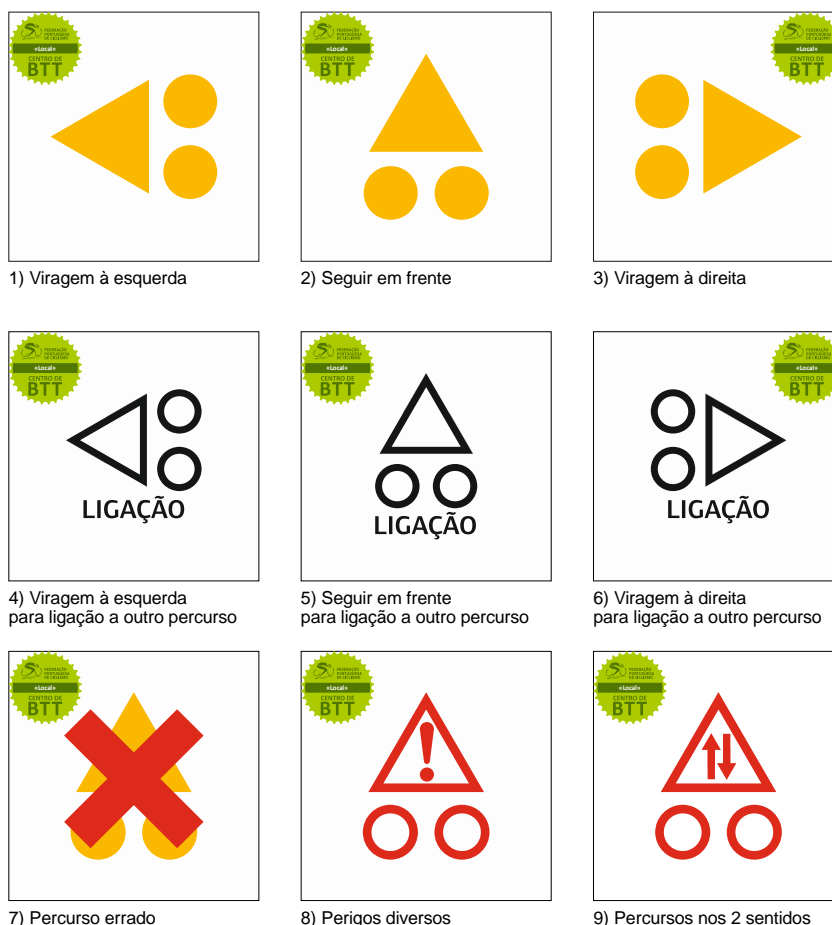
CAPITULO V – SINALIZAÇÃO

Artigo 1º Características Gerais

1. A sinalética contante deste regulamento é propriedade da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo. Define-se neste artigo todas as características da sinalética a usar nos Centros de BTT, sejam elementos gráficos permitidos na sinalética, formato e formas/suportes de fixação.
2. Define-se como “Selo de homologação” ao símbolo que identifica o nome do Centro de BTT acompanhado do logotipo da UVP/FPC, conforme exemplo a seguir:



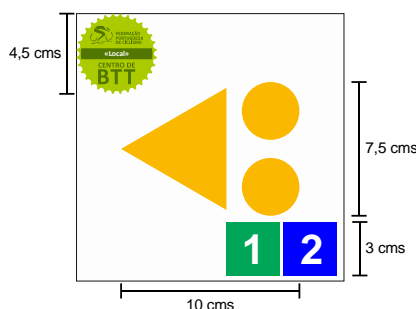
3. Sinalética principal:



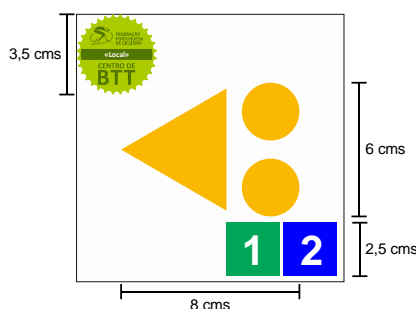
- 3.1. Nos sinais 1, 3, 4, 6, os números de percurso são aplicados na parte inferior da placa, enquanto nos sinais 2 e 5 são aplicados na lateral direita.
- 3.2. Os sinais 7, 8 e 9 não necessitam de aplicação de números de percurso.
- 3.3. Os sinais 4, 5, e 6, sinais direcionais de percurso de ligação, 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.
- 3.4. O sinal 9 é um sinal de aviso por o caminho em causa ser utilizado por percursos diferentes do centro de btt, nos 2 sentidos, o que pode causar colisão entre utilizadores.
- 3.5. Características técnicas:
- Placa em alumínio lacado (preferencial) ou PVC 3mm, de fundo branco;
 - Dimensões permitidas: 15x15cms (preferencial), 12x12cms ou 10x10cms;
 - Fundo refletor opcional, mas restantes elementos gráficos sempre com cor sólida normal ou vice-versa.
- 3.6. Disposição dos elementos gráficos:
- Logotipo de homologação “Centro de BTT”, sempre na parte superior preferencialmente do lado esquerdo exceto se este tiver menos espaço, caso do sinal direcional direito; Este terá 4,5x4,5cms ou 3,5x3,5cms ou

2,5x2,5cms para sinalética 15x15cms ou 12x12cms ou 10x10cms, respetivamente.

- Sinal principal sempre centrado na placa, com dimensão de 10x7,5cms ou 8x6cms ou 6x4,5cm para sinalética 15x15cms ou 12x12cms ou 10x10cms, respetivamente.
- 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 ou 2x2cms para sinalética 15x15cms ou 12x12cms ou 10x10cms, respetivamente.
- É opcional a aplicação de um ícone alusivo ao ciclismo no canto superior oposto ao selo da homologação; tem como objetivo de identificar a placa a terceiros como sendo algo para a prática da modalidade velocipédica;
- 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.
- Esquema dos elementos gráficos para sinalética de 15x15cms:

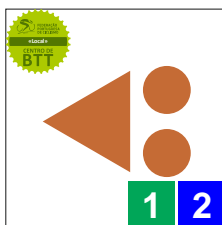


- Dimensões dos elementos gráficos para sinalética de 12x12cms:

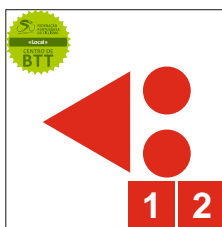


3.7. A numeração de percursos é específica, definida e controlada pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.

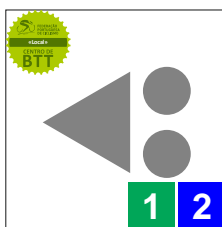
4. A sinalética direcional deverá ter o símbolo central de cor amarela, regra geral, exceto:
- 4.1. cor **castanha** para áreas de protegidas e áreas classificadas pelo ICNF (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas):



- 4.2. cor **vermelha** para percursos classificados de “**Grande Travessia BTT**”:



- 4.3. cor **cinzenta** para percursos classificados como turísticos ou culturais.



5. Por questões de homogeneidade de conceito, sempre que for necessária a aplicação de um suporte para aplicação da sinalética, deverá ser utilizado um poste com face plana da largura da sinalética utilizada, com altura visível superior a 80 cms, com largura superior à da placa de sinalização a aplicar:
- 5.1. Esta imposição não terá efeitos retroativos para as candidaturas apresentadas antes da data de aprovação do presente regulamento, no entanto aquando do processo de manutenção deverá o promotor proceder à reconversão gradual de acordo com o regulamento em vigor;
- 5.2. 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;
- 5.3. O suporte para aplicação da sinalética tem que estar obrigatoriamente fixado no solo a uma profundidade mínima de 25cms;
- 5.4. Todas as zonas consideradas de perigo têm que ser obrigatoriamente sinalizadas com sinalética de largura mínima 15x15cms.

- Nos percursos que percorram áreas protegidas pelo ICNF, 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 Republica, 1ª série – nº 132 de 12 de Julho de 2011.
- A Sinalética a aplicar aos percursos de Enduro deverá ser a seguinte:



Artigo 2º

Percursos Turísticos e Culturais

- 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.
- A sinalética a utilizar é a mesma prevista para percursos de btt, com a simples substituição do sinal direcional para cor cinza.
- 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.
- O centro deve adotar a utilização da sinalética conforme artigo 1º ponto 4.3 deste capítulo.

CAPITULO VI – ENTIDADES PROMOTORAS

Artigo 1º

Promotor do Centro

1. Qualquer associação, clube, empresa ou instituição pode promover a criação de um centro de BTT, sendo esta designada de Promotor, nos termos já definidos neste regulamento.
2. Para que o promotor apresente a candidatura de um centro à emissão do certificado de homologação deve apresentar um técnico devidamente habilitado para o efeito ou contratar uma empresa devidamente reconhecida na União Velocipédica Portuguesa/Federação Portuguesa de Ciclismo como habilitada para tal, assim como ser **filiada na UVP-FPC**.
3. O técnico ou a empresa, consoante o caso, deverão acompanhar todas as fases da obra, garantido a aplicação da regulamentação em epígrafe.
4. Para os devidos efeitos considera-se técnico devidamente habilitado a pessoa singular que tenha concluído com aproveitamento a formação em Centros de BTT nível 1, que é ministrada pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.
5. Caso o promotor não seja um clube ou associação devidamente constituído e filiado na UVP-FPC, este tem de estar associado a um clube de btt devidamente constituído e filiado na UVP-FPC através de um Protocolo reconhecido pela UVP-FPC, que garante a manutenção dos percursos bem como a dinamização do centro através da organização de pelo menos um evento desportivo afeto à modalidade anual, integrado no programa nacional ciclismo para todos.

Artigo 2º

Obrigações e Deveres de Colaboração

1. A UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo apoiará as entidades promotoras, comprometendo-se a prestar todas as informações consideradas úteis e necessárias relativamente aos Centro de BTT e ao seu processo de Homologação.
2. Um centro devidamente homologado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo deverá utilizar o logo “Centro de BTT” (conforme definido no artigo 7º ponto 2) e terá direito à utilização da sinalética oficial dos Centros.
3. O logotipo de homologação deverá ser utilizado em todos os meios de comunicação e promoção que o Promotor utilize para publicitar o Centro, bem como o logotipo da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo
4. O não cumprimento do disposto do número anterior poderá acarretar a suspensão do certificado de homologação nos termos do disposto do artigo 19º do presente regulamento.
5. Os logotipos utilizados na sinalética e no logo “Centro de BTT” estão devidamente registados, sendo propriedade da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, não podendo ser usadas sem autorização da mesma.
6. Os “Centro de BTT” homologados, terão direito à divulgação e publicação da ficha técnica de cada Centro através de um site próprio no Portal UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.
7. O selo da homologação será sempre fornecido pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo para aplicação no edifício, imediatamente após a homologação, em peça devidamente autenticada, sendo proibidas quaisquer cópias ou falsificações.

CAPITULO IV – FASES DO PROCESSO DE HOMOLOGAÇÃO

Artigo 1º

Processo de Homologação

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 e sua auditoria;
3. Envio de Ficha Técnica de Percurso;
4. Análise de Infraestruturas;
5. Sinalização de Percursos e implementação de infraestruturas;
6. Emissão de certificado de homologação;
7. Manutenção;
8. Dinamização;

Artigo 2º

Candidatura à criação do Centro

1. Deve o promotor apresentar candidatura à UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, apresentando:
 - Apresentação sumária do projeto;
 - Mapa com representação de:
 - local de implantação do(s) edifício(s) de receção;
 - espaço geográfico estimado abrangido pelos percursos;
 - Foto(s) do(s) local(ais) de implantação do(s) edifício(s) de receção;
 - Coordenadas GPS do(s) local(ais) de implantação do(s) edifício(s) de receção;
 - Declaração da autarquia local autorizando o desenvolvimento do projeto caso o promotor deste, seja privado.
2. Será confirmada pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo a viabilidade de construção verificando-se a inexistência de conflitos em termos de ocupação geográfica com Centros já existentes.
3. Em caso de impossibilidade de cumprimento do ponto anterior, pode a UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo mediar conversações entre o novo promotor e o já existente, para verificar a possibilidade de os dois centros coexistirem devidamente protocolados para eliminar conflitos futuros, passando o novo centro a ser uma nova "porta" do já existente.
4. O parecer de viabilidade à construção de Centro de BTT reserva o direito sobre outros promotores interessados na mesma zona geográfica desde que nos procedimentos seguintes todos os prazos sejam respeitados.
5. Após o parecer positivo dado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, de viabilidade à construção, tem o promotor 6 meses para apresentação dos dados constantes do artigo seguinte.

Artigo 3º

Criação de Rede de Percursos e sua auditoria

1. Deve o promotor criar teoricamente a rede de percursos a implementar, nesta fase somente sob a forma de tracks de GPS, para posterior auditoria;

2. O Promotor do Centro deverá solicitar, antes qualquer da construção, auditoria à UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo para aferir sobre a possível conformidade do seu centro com os requisitos necessários à obtenção de homologação.
3. A ficha de “Requisição de auditoria para pré-homologação” do projeto, Mod. “CBTT01_2015” deverá conter, os seguintes elementos:
 - 3.1. A identificação completa do Centro;
 - 3.2. A identificação completa do Promotor (identificação, NIF, morada, contacto telefónico);
 - 3.3. A identificação do técnico responsável ou da empresa certificada;
 - 3.4. Identificação do Clube(s) / Grupo(s), devidamente filiados na UVP/FPC, afetos ao CBTT;
 - 3.5. A indicação e informação relativa às características gerais de centro de BTT previstas neste regulamento;
 - 3.6. Primeiro estudo para pelo menos 6 percursos, pelo menos um de cada tipo, para se perceber a implantação geográfica do centro;
 - 3.7. Apresentação do parecer positivo do ICNF quando o centro a implementar se localize em áreas classificadas ou sob a sua gestão (ex. Matas Nacionais e Perímetros Florestais);
 - 3.8. Tracks GPS de todos os percursos em formato *.gpx;
4. Deve o promotor após o envio dos elementos constantes do anterior ponto 3º, solicitar auditoria, e proceder ao pagamento antecipado desta, a partir de orçamentação solicitada à UVP/FPC, cujo custo está contemplado na taxa normal de homologação conforme n/Regulamento Financeiro;
5. A auditoria compreende a análise direta de todo o projeto, que inclui verificação da rede de percursos por auditor UVP/FPC, da seguinte forma:
 - 5.1. A primeira auditoria aos percursos é no mínimo de 2 dias, que compreende a verificação no terreno de pelo menos um percurso de cada de cada grau de dificuldade;
 - 5.2. Caso o Centro em análise tenha mais do que um percurso de cada grau de dificuldade, tal pode exigir mais do que os 2 dias de visita atrás previstos, o que terá custos para o promotor por cada dia adicional, conforme valor previsto no Regulamento Financeiro da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.
6. Caso o resultado da auditoria feita pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo seja positivo, ou seja, caso se aprove toda a rede de percurso proposta, aquele centro poderá estar em condições de vir a ser pré-homologado, condição suficiente para o promotor iniciar a implantação da sinalética referida no presente regulamento e prosseguir com a construção do centro e solicitar o pedido de homologação, segundo o disposto nos artigos seguintes.
7. Após o parecer positivo dado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo a esta fase, tem o promotor 30 dias para o cumprimento do artigo seguinte.

Artigo 4º

Ficha Técnica de Percurso

1. Após aprovação do regulado no artigo anterior, deve o promotor enviar Ficha Técnica Final de Percursos, uma por cada percurso a implementar, conforme modelo “CBTT02”, que contempla todos os dados de interesse para registo da UVP/FPC e futura disponibilização de dados à comunidade;
2. Após o parecer positivo dado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo a esta fase, tem o promotor 30 dias para o cumprimento do artigo seguinte.

Artigo 5º

Análise de Infraestruturas

3. Após a autorização oficial à implementação/construção do Centro de BTT, 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;
4. Deve todo este projeto estar de acordo com o definido nos artigos 5º.
5. Após a receção da ficha técnica referida no artigo supra, a UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo examinará a mesma e decidirá se o pedido de homologação se encontra em situação de ser aceite.
6. Caso o pedido não se encontre em condições de ser admitido, a UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo comunicará tal situação ao promotor do centro para que, no prazo máximo de 30 dias, proceda a correções, com respetiva junção dos documentos e informação necessária.
7. Caso a junção não seja feita ou a situação esclarecida no prazo indicado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo o pedido de homologação será indeferido e o Centro deverá retirar no prazo máximo de 30 dias, após a notificação do indeferimento, a sinalética, entretanto implementada.
8. No caso do pedido se encontrar com todos os requisitos necessários, o mesmo será aceite e a UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, podendo o promotor realizar todas implementações necessárias.
9. Após o parecer positivo dado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo a esta fase, tem o promotor 12 meses para o cumprimento do artigo seguinte, período este no qual o promotor tem de licenciar devidamente a obra e concluir todas as autorizações institucionais necessárias.

Artigo 6º

Sinalização de Percursos e implementação de infraestruturas

1. Entende-se por implementação de infraestruturas, a construção ou adaptação de edifícios conforma projeto apresentado no artigo 18º.
2. Após a conclusão desta fase, deverá o promotor solicitar à UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo a auditoria para a homologação final, e proceder ao pagamento antecipado desta, a partir de orçamentação solicitada à UVP/FPC, cujo custo está contemplado na taxa normal de homologação conforme n/Regulamento Financeiro;
3. A auditoria compreende a análise direta da implementação final, que inclui verificação da aplicação da sinalética por amostragem à rede de percursos por auditor UVP/FPC, verificação da conformidade da implementação de infraestruturas conforme definido no artigo 18º.
4. Só poderá ser marcada a abertura do Centro de BTT após a auditoria final com parecer positivo.

Artigo 7º

Emissão do Certificado de Homologação

1. O parecer positivo será emitido pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo com emissão de certificado de homologação com a validade de um ano.
2. A emissão do certificado compreende:
 - 2.1. Filiação do Promotor na UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo e do clube(s) afetos ao CBTT caso ainda não estejam filiados;
 - 2.2. A assinatura de protocolo de homologação entre a UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, o Promotor do centro e o(s) Clube(s) / Grupo(s);
 - 2.3. Entrega de placa oficial de “Centro Homologado” por parte da UVP/FPC ao Promotor, para aplicação na fachada de cada edifício/porta do centro;
 - 2.4. Autorização oficial para inauguração do Centro de BTT.
3. No caso de o parecer ser negativo não será emitido qualquer certificado e o Centro, deverá retirar no prazo máximo de 30 dias, contados após a notificação do parecer, a sinalética entretanto implementada.
4. O Centro que foi notificado do parecer negativo do Técnico poderá candidatar-se novamente à homologação do Centro, desde que retifique os factos que estiveram na base do parecer negativo do Técnico.
5. A emissão do certificado de homologação obriga o promotor a filiação um Técnico de Centros de BTT devidamente formado e/ou Clube reconhecidos pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, conforme o promotor seja público ou privado, responsáveis pela manutenção de todas as características inscritas na Ficha Técnica.
6. Qualquer uso abusivo do logotipo de homologação do centro é punível com coima de 5.000€ (cinco mil euros) e cancelamento imediato do protocolo de homologação, bem como suspensão de funções pelo mínimo de 2 anos e de filiação do Técnico de Centro de BTT.

Artigo 8º Manutenção

1. Um centro de BTT homologado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo é uma infraestrutura desportiva que exige uma supervisão e manutenção adequada.
2. A manutenção do mesmo é da responsabilidade do promotor:
 - 2.1. Caso o promotor seja uma entidade privada, é responsável pela manutenção o respetivo Técnico de Centros de BTT nível 1 em parceria com o clube com o qual foi estabelecido o protocolo;
 - 2.2. Caso o promotor seja uma entidade pública, é responsável pela manutenção o clube associado ao projeto, sendo obrigatório este estar devidamente filiado bem como um dos agentes da modalidade filiados nestes, ser Técnico de Centros de BTT nível 1.
3. Anualmente UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo irá implementar mecanismos de controlo da qualidade do centro homologado, visando a sua manutenção e segurança, através da realização de pelo menos uma Auditoria de Renovação de Homologação anual. Esta poderá ainda proceder a inquéritos aos participantes e/ou outras ações que julgue pertinentes e proceder a Auditorias extra caso se considere necessário;
4. Sempre que das ações de controlo efetuado, ou por qualquer outro meio, se apurar que existem irregularidades poderá a Federação suspender a homologação do Centro de BTT.
5. A referida suspensão será comunicada à entidade promotora após a sua notificação para, no prazo de 15 dias, se pronunciar sobre as razões para a falta de segurança, a falta de manutenção ou outras razões previstas na ficha técnica.

6. A suspensão do certificado de homologação obriga à retirada imediata de todos os logotipos propriedade da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo, bem como a retirada da sinalética entretanto implementada.

Artigo 9º

Renovação do Certificado de Homologação

1. O certificado de homologação será renovado anualmente após aprovação de Auditoria Anual de Renovação, até comunicação por escrito feita à UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo. Um dístico com a identificação do ano de homologação será atribuído após aprovada a Auditoria.
2. A renovação da homologação compreende a renovação automática de filiação do promotor do centro, incluído nos custos conforme previsto no Regulamento Financeiro da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo.
3. A auditoria de renovação de homologação UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo será realizada, sem necessidade de pré-aviso, através de um Auditor UVP/FPC que comprove que as características da ficha técnica e que foram pressupostos da emissão do certificado de homologação se mantêm.
4. A UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo é livre de nomear as Auditorias por auditor, conforme ponto anterior, sem ter que dar informação prévia ao promotor do Centro de BTT.
5. O Relatório de Auditoria de Renovação será publicado entre os meses de Outubro e Dezembro para atribuição de Selo anual referente ao ano civil seguinte.

Artigo 10º

Dinamização

1. A Dinamização do Centro de BTT é fundamental para promoção e divulgação do Centro de BTT e para o sucesso do projeto.
2. É da Responsabilidade do Promotor do Centro e do Clube associado ao Centro:
 - 2.1. A organização de pelo menos um evento anual de carácter lúdico, Ciclismo para Todos, de acordo com o Programa Nacional de Ciclismo Para Todos da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo. Este evento também poderá assumir um carácter competitivo. Este evento terá que ser obrigatoriamente oficializado pela UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo através da Associação de Ciclismo local;
 - 2.2. Divulgação do Centro de BTT através da criação de página nas redes sociais com informações atualizadas regularmente;
3. É da Responsabilidade da UVP/Federação Portuguesa de Ciclismo:
 - 3.1. Publicação de um guia anual com todas as informações sobre os Centros de BTT existentes com destaque para os novos, inaugurados no ano da edição correspondente;
 - 3.2. Divulgação dos Centros de BTT nos seus meios de comunicação oficiais;
 - 3.3. Promoção dos eventos oficiais afetos aos Centros de BTT através dos seus canais de comunicação.

Artigo 11º

Taxas

1. Todas as taxas inerentes a todo o processo de homologação, são as seguintes:

| Descrição | Valor Unit. |
|--|-------------|
| Taxa de Homologação | |
| Auditoria à Rede de Percursos (mínimo 2 dias, dependendo do numero de percursos a analisar) | 200€/dia |
| Auditoria Final (somente 1 dia) | 200€ |
| Emissão de Certificado de Homologação Final | 200€ |
| Despesas de Deslocação | 0,22€/km |
| Pacote Anual de Promoção, Gestão e Controlo dos CBTT | 550€ |
| Auditoria de Renovação e Selo Anual de Homologação | |
| Publicação no guia anual oficial Centros de BTT | |
| Despesas de manutenção de conteúdos e trabalhos administrativos | |
| Visitas Técnicas Adicionais por reprovação de percursos/projeto | |
| Visita Técnica | 150€/dia |
| Despesas de Deslocação | 0,22€/km |

Nota: Aos valores indicados acresce I.V.A. à taxa legal em vigor.

- Nas diversas fases de análise do projeto até à conclusão final de homologação, nas fases com custos previstos, não se avança para a seguinte sem a anterior ter sido devidamente liquidada pelo promotor.
- A emissão do certificado de homologação, bem como a sua renovação, fica dependente do pagamento das respetivas taxas.
- A cada vistoria técnica está inerente a pagamento de uma taxa.
- Para além da taxa suprarreferida a deslocação dos técnicos será igualmente paga por Km percorrido pelos mesmos. Para a contagem dos mesmos deverá ter-se em conta o caminho de ida e volta do seu local de residência até ao local do centro.
- Em todas as vistorias com necessidade de visita de mais de um dia, ou cujo Centro se situe a mais de 100 kms do local de residência do Auditor UVP/FPC nomeado, terá o promotor que prever alojamento para o referido técnico, sempre que este o solicite antecipadamente.