



Mobilidade Ativa

SISTEMAS DE BICICLETAS PARTILHADAS

Resultados do inquérito à Rede Colaborativa para a
Mobilidade Ativa

setembro 2025



FICHA TÉCNICA

Título

SISTEMAS DE BICICLETAS PARTILHADAS

Resultados do inquérito à Rede Colaborativa para a Mobilidade Ativa

Versão

V1 – maio 2025

VFinal – setembro 2025

Equipa Técnica | Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa

Catarina Nicolau

Elisabete Fonseca Osório

Paulo Jorge Cambra

Sofia Pires Bento (Coordenação)

Data

setembro de 2025



ÍNDICE

INTRODUÇÃO	3
Metodologia e objetivo.....	4
CARACTERIZAÇÃO DOS SISTEMAS.....	7
Entrada em funcionamento	7
Composição da frota	7
Escala/Dimensão	8
Público-Alvo	9
Custos de utilização	9
Financiamento	9
DESAFIOS	11
Desafios de implementação	11
Desafios de operação.....	12
SPB Descontinuados.....	13
Vantagens	14
CONCLUSÃO	15



INTRODUÇÃO

Os sistemas de bicicletas partilhadas (SBP) são uma solução de transporte cada vez mais relevante no contexto da promoção da mobilidade sustentável. Ao oferecerem uma alternativa flexível aos modos de transporte motorizados, promovem a redução do uso do automóvel, contribuindo para mitigar o congestionamento, a poluição do ar e as emissões de gases de efeito estufa.

A sua integração em redes de transporte multimodal incentiva também a utilização de transportes públicos, sendo uma solução eficiente para realizar a primeira e a última etapa de uma deslocação.

Para além de constituírem uma alternativa de transporte, os SBP são também um catalisador para a adoção regular da bicicleta. Estes sistemas eliminam barreiras como o custo de aquisição ou a necessidade de armazenamento e manutenção, incentivando a experimentação e a integração da bicicleta no quotidiano.

A maior facilidade de utilização estimula novos comportamentos e hábitos de deslocação, contribuindo para que utilizadores ocasionais passem a ser utilizadores de bicicleta frequentes, fortalecendo uma mobilidade mais ativa e amiga do ambiente.

O desenvolvimento de soluções em termos de equipamento (bicicletas elétricas, docas) e gestão de utilizadores (“apps”) tem alavancado a disseminação de SBP, abrindo caminho para que cidades de diferentes dimensões possam implementar e operar os seus próprios sistemas.

Interessa, pois, conhecer o nível de difusão e de implementação de SBP em Portugal. Sabe-se que existem sistemas públicos e sistemas de operação privada, mas não existem, à data, dados sistematizados que caracterizem de forma detalhada os diferentes tipos de oferta.

Este trabalho constitui um ponto de partida para a sistematização de informação e para a reflexão crítica sobre o estado atual e o potencial destes sistemas. A ausência de dados consolidados, aliada à constante evolução das políticas e decisões municipais, reforça a necessidade de uma atualização contínua. Neste sentido, o presente relatório deve ser entendido como uma base



inicial, aberta a revisões e aprofundamentos futuros, que permita acompanhar de forma oficial e informada a evolução desta realidade em Portugal.

Metodologia e objetivo

De forma a identificar os SBP municipais e intermunicipais do Continente e caracterizá-los em termos de dimensão e modalidade de oferta, analisando também os principais desafios associados à sua implementação e operação, foi realizado um inquérito *online* aos membros da Rede Colaborativa para a Mobilidade Ativa (RCMA), que à data do inquérito contava com 215 municípios e 17 comunidades intermunicipais.

Foram recolhidas 114 respostas, entre fevereiro e abril de 2025, tendo-se verificado 20 respostas redundantes (da mesma entidade ou referentes aos mesmos sistemas). Das 95 respostas consideradas para análise, 41 municípios declararam não existir qualquer tipo de SBP; em 10 municípios existiram SBP mas foram descontinuados, enquanto em 11 municípios os sistemas encontram-se em fase de planeamento . No total obtiveram-se 32 respostas a indicar a existência de SBP, com diferentes tipos de operação (Figura 1).



Figura 1: Amostra do estudo – SBP considerados



Fonte: Elaboração própria

A presente análise centra-se ao nível municipal, com base nas respostas obtidas através do inquérito. Assim, nesta fase, não serão caracterizados os sistemas de operação privada.

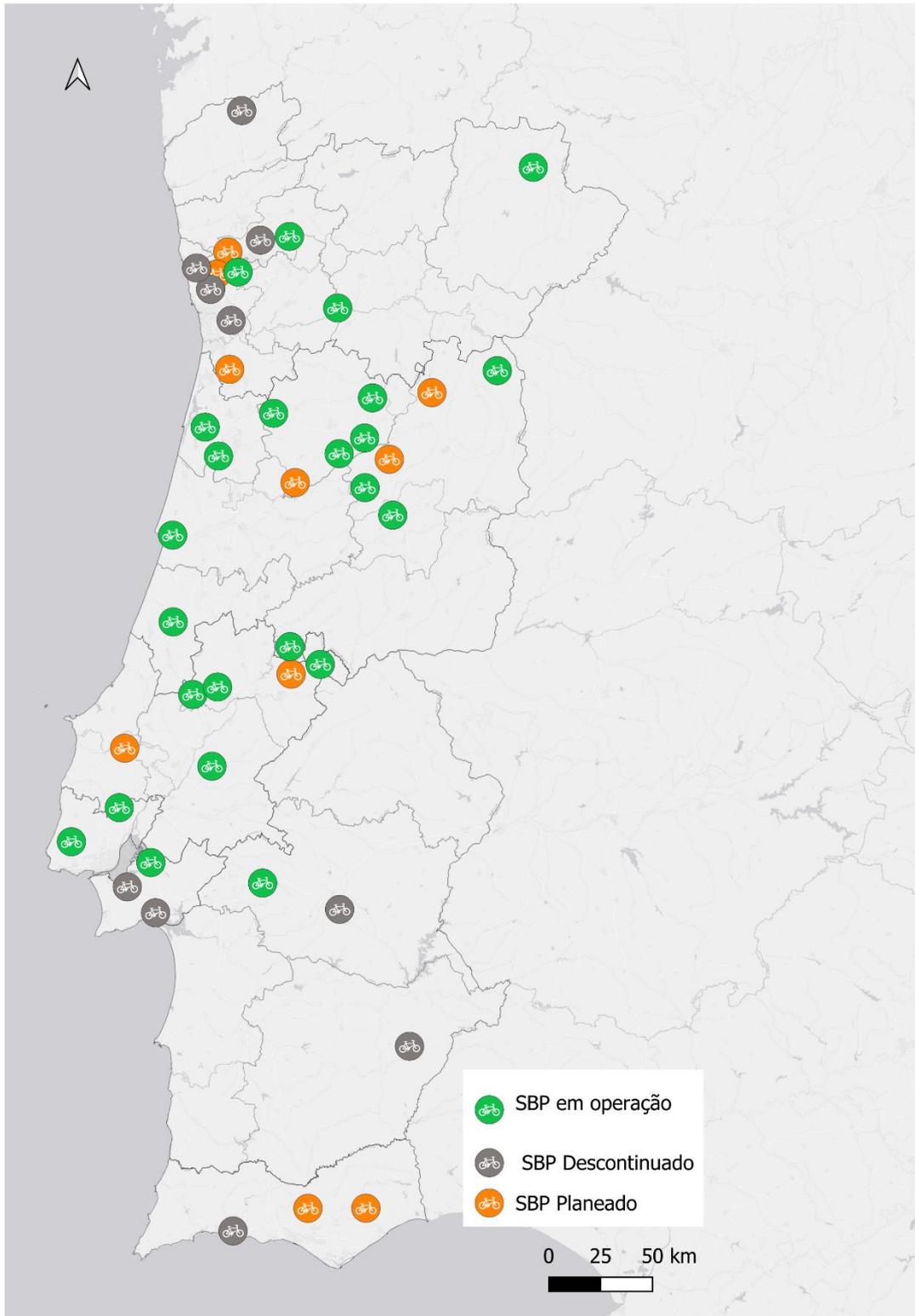
O universo do estudo é de 24 municípios servidos por SBP, de operação pública que responderam ao inquérito, abrangendo:

- 17 municípios com sistemas próprios,
- 3 municípios servidos pelo sistema intermunicipal do Médio Tejo e
- 4 municípios servidos pelo sistema intermunicipal Viseu Dão Lafões.

A Figura 2 apresenta a localização dos SBP referidos, juntamente com os sistemas descontinuados e com os SBP em planeamento.



Figura 2: Localização dos SBP



Fonte: Elaboração própria com base no inquérito



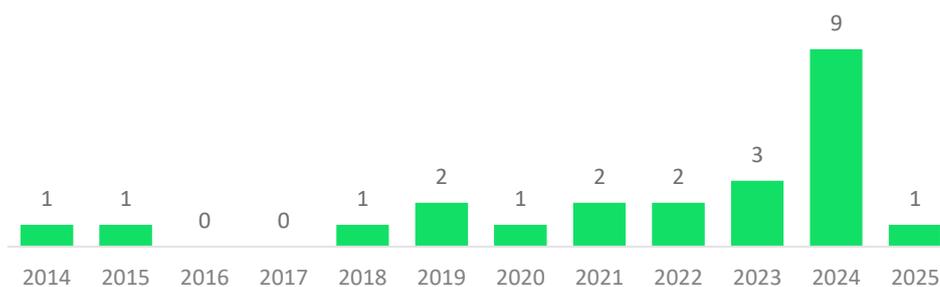
CARACTERIZAÇÃO DOS SISTEMAS

Entrada em funcionamento

Na amostra analisada verifica-se que os SBP são recentes, tendo a larga maioria (74%) entrado em funcionamento nos últimos 5 anos. Os sistemas de maior longevidade remontam a 2014 (Bragança) e a 2015 (Arruda dos Vinhos).

O pico de atividade registado em 2024 é, em grande parte, explicado pela entrada em funcionamento dos dois sistemas intermunicipais, praticamente em simultâneo (Figura 3).

Figura 3: Ano de entrada em funcionamento dos SBP nos municípios



Fonte: Elaboração própria

Composição da frota

O facto de serem sistemas recentes contribui para que a adoção de bicicletas elétricas seja relevante, constituindo a maioria das bicicletas em operação. Mais de metade dos SBP são totalmente servidos por bicicletas elétricas (58%, n=10).

As bicicletas elétricas estão presentes na larga maioria dos SBP analisados (70%, i.e. 17 dos 24) existindo apenas 2 SBP com frotas mistas.

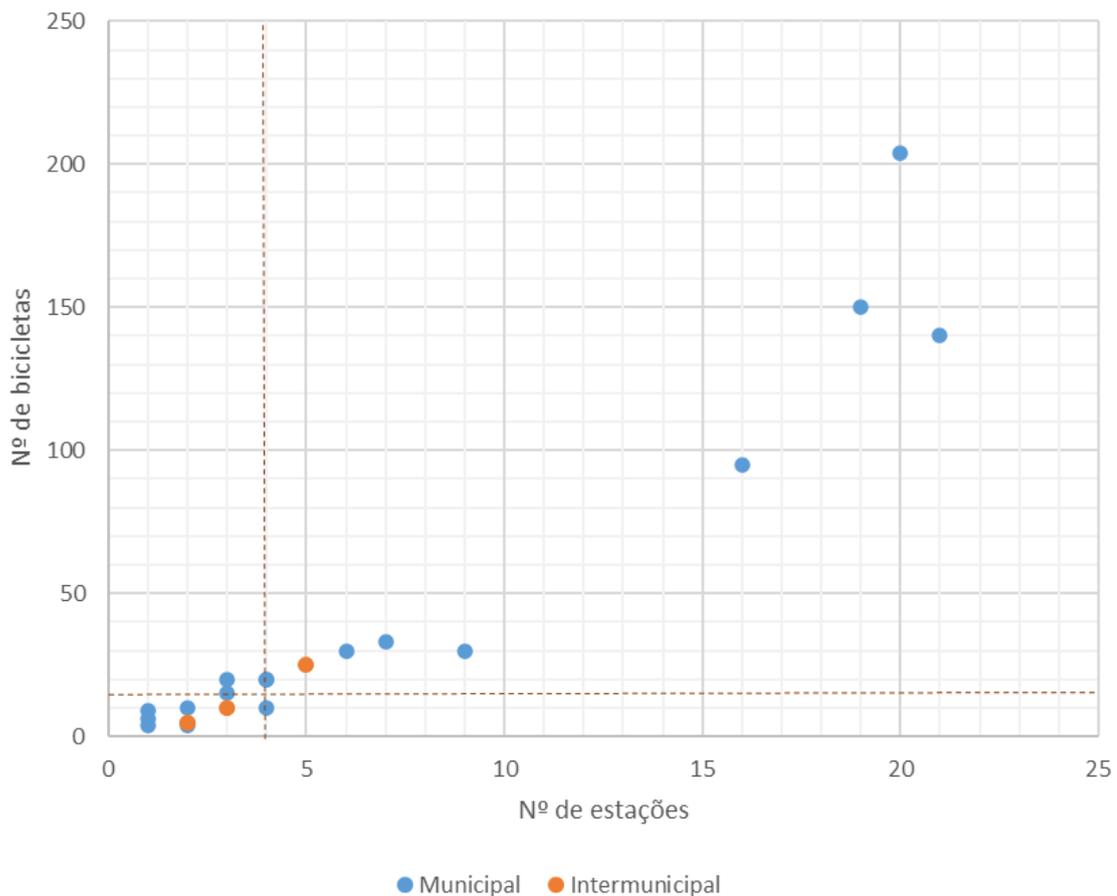


Escala/Dimensão

Verifica-se que os SBP são diversos quanto à sua escala, existindo uma proporção de sistemas relativamente pequenos, em que metade conta com 4 ou menos estações, integrando 15 ou menos bicicletas (Figura 4). Os sistemas intermunicipais tendem a apresentar um número mais reduzido de bicicletas e de estações nos municípios em que operam, em comparação aos SBP de iniciativa municipal.

O modelo de estações fixas com várias docas é adotado por praticamente todos os sistemas de operação municipal e intermunicipal.

Figura 4: Relação entre nº de bicicletas e estações dos SBP



Fonte: Elaboração própria



Público-Alvo

Praticamente todos os SBP visam servir a população residente. Os estudantes constituem o segundo maior público-alvo dos SBP (54%), seguido de perto pelo segmento dos turistas (50%). Um dos SBP apresenta mesmo o segmento dos turistas como o único destinatário do sistema.

A perceção que a bicicleta estará mais vocacionada para a utilização recreativa e de lazer é notória tendo em conta a reduzida proporção de municípios que apontam os trabalhadores pendulares como público-alvo dos SBP (25%).

Custos de utilização

Em termos de custos do sistema para o utilizador, metade dos municípios reportou não haver custos (54%), sendo a utilização do sistema gratuita. Em 30% dos casos é aplicado um custo por viagem, enquanto em 16% é utilizado um regime de subscrição.

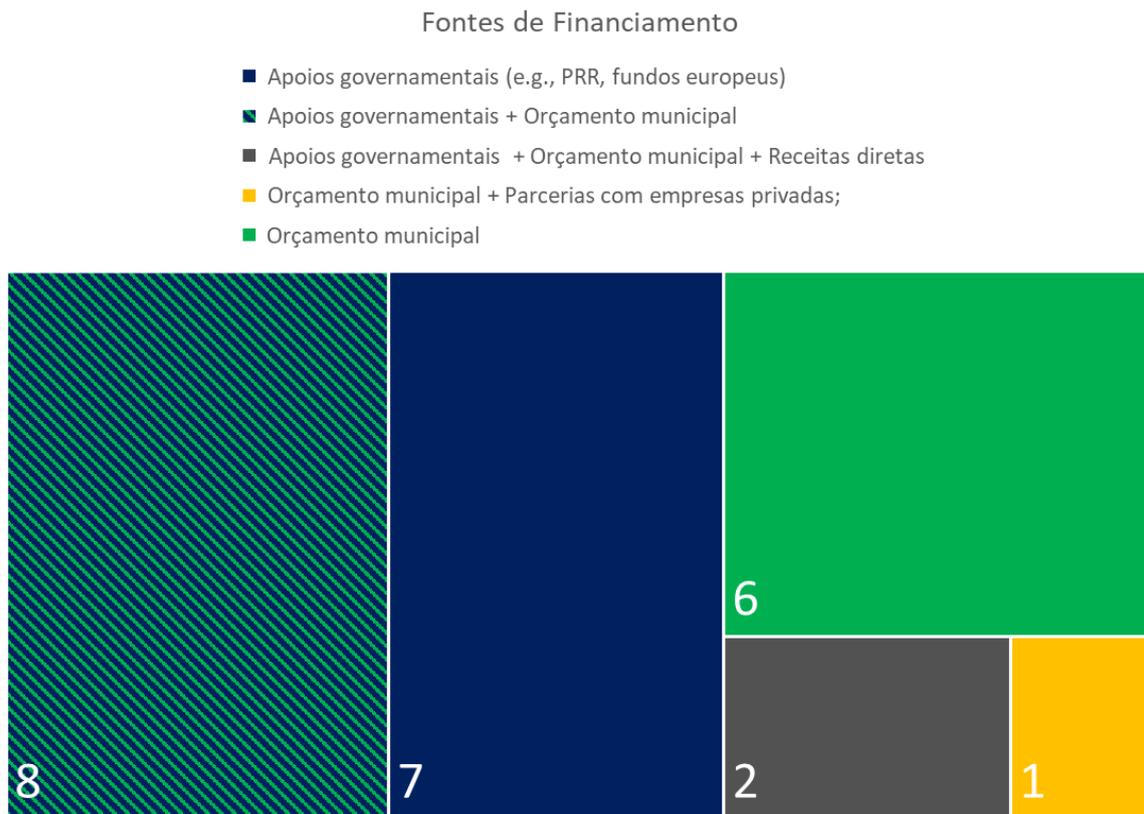
Financiamento

As fontes de financiamento dos sistemas são variadas, verificando-se uma notória componente de apoios governamentais, que incluem também fundos europeus/PRR, presente em 15 SBP, sendo indicada como fonte exclusiva de financiamento em 7.

Os orçamentos municipais também financiam os SBP, sendo a única fonte de financiamento para 6 SBP, e comparticipando os apoios governamentais em 8 casos (Figura 5).



Figura 5: Fontes de financiamento dos SBP



Fonte: Elaboração própria



DESAFIOS

Os municípios foram inquiridos sobre os principais desafios sentidos na fase de implementação e na fase de operação dos SBP. Foi-lhes solicitada uma descrição sumária dos principais desafios, em pergunta de resposta aberta.

Desafios de implementação

O principal desafio apontado, na fase da implementação, relaciona-se com a aceitação da comunidade, em particular a superação de resistências e discordâncias face à implementação de um novo sistema de transportes, que se pode relacionar com uma “fraca cultura/histórico de utilização de bicicletas”:

“A resistência cultural e os hábitos de mobilidade da população, pois sendo o automóvel o meio de transporte predominante, há pouca tradição no uso da bicicleta como meio de transporte diário, a adesão é baixa e vista como uma opção de transporte maioritariamente para jovens.”

Igualmente pertinente é a adequação da infraestrutura e do dimensionamento dos sistemas. São apontadas questões de definição do número de estações necessárias, da sua localização, da adequação da rede ciclável, da necessária integração dos vários componentes do sistema e das entidades responsáveis. Trata-se no fundo de um desafio ao mesmo tempo técnico e político:

“A infraestrutura existente não está totalmente adaptada para a circulação segura de bicicletas, exigindo investimentos significativos em ciclovias, estacionamento e sinalização, que têm que concorrer com outro tipo de investimentos mais consensuais, como sejam a infraestrutura rodoviária e o transporte privado.”

Também é apontada a questão da integração/solução tecnológica. Os SBP mais recentes baseiam-se em plataformas digitais de gestão de acesso e interface com o utilizador, muitas vezes desenvolvidos por terceiros, podem apresentar problemas técnicos ou de compatibilidade com outras componentes do sistema, nomeadamente bicicletas e docas.



Desafios de operação

Em termos de operação, são maioritariamente, identificados dois desafios: a manutenção e a adesão/procura.

A manutenção do sistema abrange diversas componentes: as bicicletas e as docas (o “hardware”), mas também as plataformas digitais e a interface com o utilizador (o “software”). Cada uma destas componentes necessita de recursos humanos e tecnológicos próprios, nem sempre disponíveis ou justificáveis. Associado a este desafio é apontado também o problema do vandalismo, do roubo e da falta de cuidado por parte dos utilizadores.

Todos estes fatores contribuem para encarecer os custos de manutenção que podem, a prazo, determinar a inviabilização do sistema. Acresce ainda aspetos relacionados com a gestão do sistema e a relação com os utilizadores, que implicam igualmente recursos nem sempre disponíveis.

Em contraponto verifica-se a dificuldade em atrair utilizadores, em garantir a adesão da população ao sistema e em alcançar níveis de procura satisfatórios. Este desafio pode estar relacionado com os vários fatores já referidos: a “mentalidade” e a falta de cultura da bicicleta; o apelo apenas a um público-alvo jovem; a falta de adequação da infraestrutura ciclável; o número de estações e a sua localização; a resposta a falhas e avarias, entre outros.

Independentemente dos fatores que desencorajam a adesão aos sistemas, a sua consequência é claramente indicada: sem procura, os SBP ficam comprometidos:

“Os desafios principais do sistema, que comprometem a sua eficiência e adesão, é a baixa taxa de utilização que dificulta a justificação do serviço”.

É de salientar que os principais desafios associados à operação do sistema (manutenção e níveis de procura) são transversais a todos os SBP, de maior e menor escala.



SPB Descontinuados

O inquérito realizado permitiu identificar um conjunto de SBP que foram descontinuados. Trata-se de 10 SBP em 10 municípios diferentes, cujas razões para a sua desativação encontram eco nos desafios elencados pelos outros municípios que tem atualmente SBP em funcionamento:

“Dimensão inadequada do serviço (reduzida e pouco dispersa) e falta de suporte técnico por parte do fabricante/fornecedor”

“Fraca adesão ao serviço. E alta incidência de vandalismo.”

“Mau planeamento de sistema com poucos e muito distantes pontos de carregamento/disponibilização de bicicletas, o que resultou na pouca procura e no desinteresse da empresa que explorava o sistema e na descontinuidade do mesmo.”

“Não tinha muita adesão por parte do público”

“Ausência de meios para manutenção, desinteresse por parte da população.”

“Acesso complicado, bicicletas com sistema pesado de circulação, falta de manutenção e de recursos (humanos e outros) para assegurar um bom funcionamento.”

Identifica-se um ciclo comum que pode comprometer o funcionamento dos SBP. Por um lado, o dimensionamento insuficiente para responder às necessidades de deslocação da população resulta em fraca procura. Por outro lado, os recursos necessários para manter o sistema em boa forma não estão disponíveis, levando ao desprendimento por parte dos utilizadores, resultando igualmente na redução da procura. Com baixos níveis de procura, para contrabalançar os custos de manutenção, o sistema torna-se inviável.

No entanto, os SBP analisados são maioritariamente gratuitos para o utilizador pelo que mesmo o aumento de níveis de procura não se traduzirá em receita que compense os custos de exploração do sistema, esses sim acrescidos devido a utilização mais intensiva dos equipamentos.



Nesse sentido, o financiamento da operação tenderá a ser suportado pelo orçamento municipal, numa ótica de “obrigação de serviço público”. Este não será ainda o modelo vigente dado a preponderância de financiamento por parte de apoios governamentais (que incluem também fundos europeus/PRR).

Vantagens

Os benefícios da implementação e funcionamento dos SBP são amplamente reconhecidos pelos municípios, o que constitui um argumento a favor da sua manutenção e expansão.

Os atores municipais inquiridos reconhecem e relevam os fatores-chave encontrados nos estudos sobre SBP:

“Contributo para a mobilidade, mas mais importante um contributo para a mudança de mentalidades”

“Promoção da saúde e bem-estar da população”

“Facilidade de utilização”



CONCLUSÃO

A recolha e caracterização dos SBP de operação municipal aqui apresentado vem preencher uma lacuna no conhecimento da mobilidade em bicicleta em Portugal.

A partir do inquérito foram identificados municípios com SBP em operação, cujos contributos permitiram caracterizar, de forma sumária, a dimensão, a composição e os desafios associados à implementação e operação de SBP.

- Verifica-se uma tendência de crescimento dos SBP no país (Continente)
- Mais de um terço dos municípios de Portugal continental conta com um SBP
- Os sistemas são recentes: 74% entrou em funcionamento nos últimos 5 anos
- Os sistemas são pequenos: metade dos SBP contam com 4 ou menos estações e com 15 ou menos bicicletas
- As bicicletas elétricas são dominantes: 65% das bicicletas em operação são elétricas
- 14 SBP são totalmente servidos por bicicletas elétricas enquanto 17 SBP contam com bicicletas elétricas nas suas frotas
- A utilização dos SBP como meio de transporte casa-trabalho é pouco considerada: apenas 25% apontam os trabalhadores pendulares como o público-alvo
- A utilização é gratuita para o utilizador em metade dos SBP analisados
- Em 71% dos casos, o financiamento dos SBP tem uma forte componente de apoio **governamental**
- O dimensionamento dos sistemas é apontado como um dos grandes desafios à implementação de SBP
- Os níveis de procura e os recursos para a manutenção são fatores críticos para a sobrevivência dos sistemas
- A operação dos sistemas é tendencialmente deficitária dada a gratuidade da utilização



ANEXOS



Anexo I. Fichas de caracterização

	Alcochete
Nº Estações:	2
Nº Bicicletas:	10
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	



Links para mais info

<https://www.cm-alcochete.pt/municipio/noticias/noticia/bicicletas-partilhadas-de-volta-a-alcochete>

	Almeirim
Nº Estações:	9
Nº Bicicletas:	30
% Bicicletas elétricas:	100%
Entrada ao serviço	2021
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA



Links para mais info

<https://www.cm-almeirim.pt/informacoes/noticias/item/1180-algira-bicicletas-de-uso-publico-em-almeirim>

<https://maisribatejo.pt/2019/09/19/novo-sistema-de-bicicletas-partilhadas-de-almeirim-em-testes/>



Arruvinhas

Arruda dos Vinhos



Nº Estações:	1
Nº Bicicletas:	6
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://noticiasdoribatejo.blogs.sapo.pt/arruda-dos-vinhos-tera-rede-de-3363508>

BUGA

Aveiro



Nº Estações:	20
Nº Bicicletas:	
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://buga.cm-aveiro.pt/#anovauga>



Xispas

Bragança



Nº Estações: 3

Nº Bicicletas: 20

% Bicicletas elétricas:

Entrada ao serviço

Tipo Docas fixas

Fonte: Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://www.cm-braganca.pt/servicos-e-informacoes/noticias/noticia/braganca-renova-o-sistema-gratuito-de-bikesharing-da-cidade-xispa>

-

Covilhã



Nº Estações: 21

Nº Bicicletas: 140

% Bicicletas elétricas:

Entrada ao serviço

Tipo Docas fixas

Fonte: Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://www.cm-covilha.pt/redeciclavel-bicicletaseletricas/>



Vitelinhas

Fafe



Nº Estações:	4
Nº Bicicletas:	20
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://vitelinhas.cm-fafe.pt/>

Figas

Figueira da Foz



Nº Estações:	16
Nº Bicicletas:	95
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://www.asbeiras.pt/figueira-da-foz-bicicletas-figas-desativadas-temporariamente/>

<https://www.publico.pt/2020/01/24/local/noticia/figueira-foz-lanca-rede-60-bicicletas-partilhadas-1901610>



Figueira de Castelo Rodrigo	
Nº Estações:	2
Nº Bicicletas:	4
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

Sem info encontrada

Biclis	Leiria
	Nº Estações: 19
	Nº Bicicletas: 150
	% Bicicletas elétricas:
	Entrada ao serviço
	Tipo Docas fixas
	Fonte: Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://biclis.cm-leiria.pt/>





Mesão Bike

Mesão Frio

Nº	
Estações:	1
Nº	
Bicicletas:	4
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

Sem info encontrada

Morbike

Fafe



Nº	
Estações:	6
Nº	
Bicicletas:	8
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://www.cm-montemornovo.pt/municipe/areas-de-acao/mobilidade-e-transportes/morbike/normas-de-utilizacao/>

<https://www.cm-montemornovo.pt/morbike-apresentado-oficialmente-no-rossio/>



bob

Oliveira do Bairro



Nº Estações:	4
Nº Bicicletas:	10
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://bob.cm-olb.pt/>

Pedala

Santo Tirso



Nº Estações:	7
Nº Bicicletas:	33
% Bicicletas elétricas:	
Entrada ao serviço	
Tipo	Docas fixas
Fonte:	Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://www.santo-tirso.tv/artigo/1/11075/bicicletas-eletricas-pedala-regressam-as-ruas-de-santo-tirso/>



Ginga



Nº Estações: 3

Nº Bicicletas: 15

% Bicicletas elétricas:

Entrada ao serviço

Tipo

Fonte: Inquérito RCMA

Links para mais info

<https://www.ginga-seia.pt/>

Seia

Smile



Nº Estações: 1

Nº Bicicletas: 9

% Bicicletas elétricas:

Entrada ao serviço

Tipo

Fonte: Inquérito RCMA

Links para mais info

https://www.eeagrants.gov.pt/media/4305/smile_apresentacao-pt-1.pdf



BUTe	Torres Novas
	Nº Estações: 4
	Nº Bicycletas: 20
	% Bicycletas elétricas:
	Entrada ao serviço
	Tipo Docas fixas
Fonte: Inquérito RCMA	

Links para mais info

<https://correiodoribatejo.pt/sistema-de-bicycletas-partilhadas-de-torres-novas-ja-esta-em-funcionamento/>

<https://mediotejo.net/torres-novas-sistema-de-bicycletas-partilhadas-bute-foi-reativado/>
