



RELATÓRIO DE ACTIVIDADES

2011

INTRODUÇÃO

- O ano de 2011 poderá ser considerado como o ano mais difícil em termos económicos na história da FPAK.

Os anos anteriores haviam sido já prenunciadores dos tempos de séria crise que o País viria a atravessar.

- Fruto da crise económica que continuamente vem assolando o país desde 2008 e que se agravou substancialmente em 2009 e 2010, e ainda mais seriamente no 2º semestre de 2011, registou-se em 2011 um decréscimo significativo do número de licenças desportivas emitidas.

No entanto, o número de provas efectivamente realizadas que integraram o Calendário Desportivo Nacional 2011 diminuiu em relação ao ano anterior em apenas 17 provas.

- Tal como a maior parte do tecido empresarial Português de pequena ou média dimensão, a FPAK não vive (como aliás nunca viveu) uma situação de desafogo financeiro.

O que levou a que as nossas receitas totais diminuíssem em 2011 de 10,5 % em relação ao ano anterior, o que foi contudo compensado pela redução de 09,3 % verificada nos custos totais em relação a 2010.

- Não se devendo omitir que alguns dos nossos Associados se viram também confrontados com atrasos ou dilações nos pagamentos por parte dos seus patrocinadores, e conseqüentemente, não puderam liquidar atempadamente as suas responsabilidades para com a FPAK.

- Infelizmente não poderemos deixar de referir que registamos pela primeira vez no ano de 2011 atrasos significativos na liquidação dos salários, os quais tem vindo entretanto a ser regularizados, mas com o conseqüente sacrifício de todos os nossos colaboradores. Que não beneficiam desde Janeiro de 2009 de qualquer actualização dos seus vencimentos.

- Bem como de termos igualmente situações de atraso perante a administração fiscal e a segurança social, as quais estão já em processo de regularização.

FACTOS

● Na sequência da proposta apresentada pelo Conselho Mundial do Desporto Automóvel, a FPAK viu na Assembleia Geral da FIA realizada em 9 de Dezembro de 2011 reforçado o reconhecimento do seu prestígio internacional, através da reeleição de representantes seus para diversas Comissões FIA. Recorde-se que as Comissões FIA são sempre eleitas para o período de apenas um ano.

Assim, a FPAK estará representada em 2012 nas seguintes Comissões FIA:

CIK	NUNO VILARINHO
CIRCUITOS	EDUARDO FREITAS
DESPORTO AUTOMOVEL HISTORICO	JOSE VIEIRA
MONTANHA	NUNO VILARINHO
OFFROAD	VITOR SOUSA
RALIS	PEDRO DE ALMEIDA
TUDO O TERRENO	PEDRO CORDEIRO
WRC – MUNDIAL DE RALIS	PEDRO DE ALMEIDA

● No que se refere à actividade interna da FPAK, o contínuo aperfeiçoamento dos seus sistemas informáticos, permitiu manter a elevada rapidez e eficiência na divulgação das classificações dos diversos campeonatos ou troféus, bem como da regulamentação desportiva e técnica e das alterações pontuais introduzidas ao longo do ano, através da sua permanente actualização no site da FPAK na Internet.

Que registou durante o ano de 2011, uma média de 732 consultas diárias.

● No seu décimo sétimo ano de actividade como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organizou no ano de 2011, os diversos Campeonatos e Troféus Nacionais e Regionais de automobilismo e karting.

● Graças ao trabalho desenvolvido conjuntamente com o Instituto do Desporto de Portugal e a Direcção do Laboratório de Análises e Dopagem, foram requisitadas pela FPAK no ano de 2011, doze operações de Controlo Antidopagem (com quarenta e cinco licenciados controlados), que abrangeram praticamente a totalidade das disciplinas do automobilismo e do karting, registando-se apenas dois casos de controle positivo.

● **SITUAÇÃO GERAL DO DESPORTO AUTOMOVEL**

Bastará analisar as estatísticas comparativas que constam do Anexo 1 ao presente Relatório, para que se constate que o que se tem passado (sobretudo nos Ralis) em Portugal nos últimos anos, tem sido uma concentração de provas que antes decorriam separada e isoladamente para cada um dos diferentes Campeonatos ou Troféus Nacionais ou Regionais, e que em vários casos passaram a ser incluídas numa única prova pontuável para vários e diferentes Campeonatos ou Troféus, conforme o tipo de viaturas que nelas participam.

Notando-se também e muito claramente, que se verificou uma transferência de participantes para provas com mais baixos custos e em que as viaturas que nelas participam são também de custo mais acessível.

● Caso mais sintomático é o do Campeonato de Portugal de Ralis, cuja média de participação de concorrentes nos últimos cinco anos, tem variado ciclicamente e de acordo com as “crises do mercado”.

É que quando não há patrocinadores ou estes reduzem os seus orçamentos para a competição, o que se vem verificando já desde 2008, tal efeito nota-se imediatamente nos desportos motorizados, face a essa retracção do “mercado” potencialmente apoiante das provas ou dos seus participantes.

● Na totalidade das provas do COR participaram efectivamente em 2011 um total de 397 (trezentos e noventa e sete) diferentes condutores/navegadores, em comparação com os 531 que haviam participado em 2010.

A integração no COR de troféus monomarca como o “Desafio Modelstand” e o “Troféu FastBravo”, bem como dos diversos Campeonatos Regionais de Ralis, do Campeonato de Portugal Júnior de Ralis e do Troféu Nacional de Clássicos – Ralis, ajudam a explicar a popularidade deste Campeonato criado em 2007.

● Na sequência dos contactos iniciados em finais de 2009, foi possível “legalizar” já em 2010 algumas provas que vinham sendo realizadas fora da órbita federativa na Região Autónoma dos Açores, do que resultou a efectiva realização em 2011 de três Troféus Regionais de Ralis – Taça de Ralis do Grupo Central, Taça de Ralis do Canal e Taça de Ralis de Santa Maria, que se manterão para 2012, em que se disputará igualmente e pela primeira vez, o novo Troféu de Ralis de S. Miguel. A criação de um novo tipo de licença desportiva “Iniciação” especificamente para este tipo de competições, permitiu aumentar nos últimos dois anos em quase 50 %, o número total de licenciados da Região Autónoma dos Açores.

● Os Campeonatos de Circuitos e de Clássicos revitalizaram fortemente nestes últimos anos a velocidade nacional. E com o novo Campeonato de Portugal de Circuitos (GT e Turismos) esperava-se trazer em 2011 um ainda maior interesse aos circuitos nacionais. Infelizmente, e se em relação aos GT a participação foi relativamente elevada, já no que se refere aos Turismos, a sua diminuição foi considerável em 2011.

Pelo que a FPAK optou por criar para 2012, um novo Campeonato de Circuitos, em que estarão englobados exclusivamente os GT's. Com novas regras mas mantendo-se a possibilidade de cada equipa ter dois pilotos, o que certamente irá ajudar a fortalecer ainda mais este Campeonato.

- Em 2011, dos seis únicos Campeonatos ou Taças do Mundo que existiam a nível da FIA, quatro deles marcaram presença em Portugal: os Mundiais de Ralis, de Turismos e de GT1, bem como a Taça do Mundo de Todo o Terreno.

Porque continuamos a ter Organizações das mais competentes que existem a nível mundial e que são sempre objecto de elevados elogios por parte de todos os Observadores internacionais que nos visitam.

- Em 2011 continuamos a ter um elevado número de pilotos nacionais a competir no estrangeiro e a conseguir brilhantes resultados.

Numa sequência de sucessos internacionais dos pilotos nacionais, iniciada com Rui Madeira e Nuno Rodrigues da Silva em 1995 (vencedores da então Taça do Mundo de Ralis - Grupo N), Pedro Lamy em 1998 (vencedor do Campeonato FIA GT2), Carlos Sousa em 2003 (vencedor da Taça do Mundo de Todo o Terreno) e a dupla Armindo Araújo e Miguel Ramalho, que em 2009 e em 2010 conquistaram dois títulos consecutivos de Campeões do Mundo de Ralis (Produção).

Pelo que 2011 foi mais um ano de sucessos a nível internacional dos pilotos Portugueses.

Com destaque para as brilhantes vitórias de Manuel António Lopes Gião (vencedor do Campeonato de Espanha de GT), Diogo Manuel Pires do Espírito Santo Ferrão (vencedor do British Historic Formula 2 Trophy) e André Ferreira Serafim (vencedor do Campeonato de Espanha de KZ2).

Tais feitos garantirão seguramente um cada vez maior interesse pela prática do desporto automóvel e do karting em Portugal, já que como em todos os desportos, a juventude revê-se nos seus ídolos a quem segue entusiasticamente. E estes gloriosos Campeões “escreveram” em 2011 mais algumas páginas brilhantes da história do desporto automóvel nacional.

- Um dos problemas mais frequentemente referidos desde sempre é o de que os preços das inscrições nas provas serão muito elevados.

Ora quem define tais preços são os respectivos Clubes Organizadores, Associados desta Federação, já que as taxas de inscrição são normalmente livres. Sendo óbvio que só os Clubes conhecem os custos que a organização de uma prova – conforme o escalão em que se insira – implicam.

Desconhecendo certamente quem produz tais comentários, que por exemplo, numa qualquer prova do Campeonato de Portugal de Ralis, das de mais pequena dimensão, apenas os custos de segurança (GNR ou PSP, Bombeiros e equipas médicas), implicam um dispêndio da ordem dos 35 000 a 40 000 Euros por parte do respectivo Clube Organizador.

Cabendo a mais grossa fatia aos custos de policiamento.

Por outro lado e além dos Campeonatos de Portugal de Ralis, existe sempre a opção por vários outros Campeonatos Nacionais ou Regionais de Ralis, onde os custos de participação e de inscrição são significativamente inferiores, dada a sua mais reduzida dimensão.

- Outra das “queixas” mais frequentes é a do supostamente constante aumento anual das licenças desportivas. É líquido que o valor das licenças desportivas para cada graduação é estabelecido pela FPAK segundo os critérios que entende mais apropriados.

Mas na verdade, os preços das licenças desportivas 2011, no que se refere à graduação e à licença necessária para participar nos diferentes Campeonatos, continuaram a ser exactamente os mesmos que vigoraram em 2010. E manter-se-ão inalterados para 2012. Note-se que um licenciado poderá, por exemplo, participar em ralis no ano de 2012, segundo a opção que fizer, com custos de licenças que vão desde os € 150,00 a € 800,00. Tal como consta da Tabela de Licenças Desportivas 2012, publicada no site oficial da FPAK desde Novembro de 2011.

- Sugere-se ainda que a FPAK deveria despender verbas (de que não dispõe), para transmitir classificativas de ralis em directo e fazer mais promoção dos ralis na Televisão.

Mas na verdade, só quem não tenha a mínima noção do que custariam em termos de produção televisiva eventuais transmissões em directo ou mesmo em diferido, nem quanto custa cada minuto de publicidade em televisão, é que acha que seria essa a panaceia para resolver tudo

Apenas como referência, poderemos adiantar que a produção televisiva para uma cobertura em directo de uma prova em circuito (*que necessita de muito menos meios técnicos para ser efectuada do que um qualquer Rali, que é efectuado em estradas sinuosas e de difícil acesso*) ronda, no mínimo, em termos de custos de produção e transmissão de sinal, os 70 000,00 (setenta mil Euros) por prova.

E se nem o Campeonato do Mundo de Ralis tem transmissões televisivas em directo, salvo se, pontualmente, os respectivos Organizadores das provas que o integram e a nível nacional tiverem patrocínios que cubram tais custos, como é que seria possível que em Portugal isso se fizesse regularmente?

- É contudo importante salientar, que graças à cedência de direitos de imagem dos principais Campeonatos de Portugal que a FPAK contratualizou entre 2004 e 2011 com a empresa portuguesa TSM – Television Sports’ Management, Lda., o desporto automóvel nacional beneficiou em 2011 de um total de 207 horas de televisão, das quais algumas em directo.

Criando um retorno financeiro de mais de 38 milhões de Euros atingidos em 2011.

Num total de mais de 611 horas de desporto automóvel em geral que foram emitidas em 2011 nos canais nacionais.

Em que os Grandes Prémios de F1 tiveram, como é óbvio, a parte de leão, com cerca de 48 % do tempo total de antena.

● Por decisão da Direcção, teremos em 2012 um novo concessionário dos direitos televisivos das provas de diversos campeonatos nacionais – a MOVIELIGHT – Produções Audiovisuais Multimédia, Lda. – que nos apoiará com as suas novas tecnologias (incluindo o “live stream”) na divulgação televisiva das imagens dos seguintes Campeonatos:

CAMPEONATOS DE PORTUGAL DE RALIS (CPR E CPR2)
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS (CPC)
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE TODO-O-TERRENO (CPTT)
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE KARTING (CPK)
CAMPEONATO OPEN DE RALIS (COR)
TAÇA DE PORTUGAL DE CIRCUITOS (TPC)
TAÇA DE PORTUGAL DE KARTING (TPK)

● Mas seria injusto da nossa parte não reconhecer publicamente todo o valiosíssimo apoio e divulgação televisiva que a anterior concessionária "TSM" e os seus colaboradores, dedicaram ao desporto automóvel nacional nos últimos dez anos.

● **Desporto Automóvel continua a dar bom retorno**

O desporto automóvel confirmou em 2011 porque é que continua a ser um excelente veículo de comunicação para as marcas que investem nesta área, revelando-se actualmente como uma das melhores ferramentas do marketing. São cada vez mais os pilotos portugueses que dão cartas nesta modalidade e que se destacam entre os melhores a nível internacional. Levam a bandeira portuguesa além fronteiras e trazem para Portugal resultados de topo. São reconhecidos internacionalmente e muito respeitados pelos adversários. No desporto de alta competição em geral, esta é a modalidade que mais vezes faz soar o hino nacional por todo o mundo.

A aposta quer das marcas automóveis quer de outras que se associam aos desportos motorizados tem-se revelado de extrema importância, não só pela quantidade de adeptos que a modalidade move, só batida pelo futebol, quer pela quantidade de grandes eventos desportivos motorizados que fazem parte do panorama desportivo nacional. Como é o caso do Vodafone Rali de Portugal e da Baja Portalegre 500, do Campeonato do Mundo de Viaturas de Turismo (WTCC), do Campeonato do Mundo FIA GT, dos SATA Rali Açores e Rali Vinho da Madeira e mais recentemente das provas que o Autódromo Internacional do Algarve trouxe ao nosso país: Le Mans Series, International GT Open, Superstars Series, Algarve Historic Festival, etc.

Os investimentos feitos nesta modalidade são, como todos sabem, elevados, não fosse o desporto automóvel um categoria extremamente dispendiosa.

Contudo, os dividendos que os patrocinadores daí retiram são uma mais valia, não só no que diz respeito ao reconhecimento da marca e à notoriedade mas também pelo retorno mediático.

- Não poderemos deixar de recordar – e esta é já uma discussão muito antiga – que urge rever as condições de acesso às provas de automobilismo por parte dos espectadores.

Pois que, quando algum Organizador resolve estabelecer um custo determinado (mesmo que reduzido) para os espectadores assistirem a uma qualquer prova especial de um rali, todos protestam de imediato porque os ralis “têm que ser à borla”. Esta será certamente uma matéria importantíssima de reflexão para o futuro dos nossos ralis, já que tal prática – “pagar para ver um espectáculo” – é já corrente na maioria dos outros países europeus.

Avizinham-se tempos cada vez mais difíceis para a organização de provas em estrada, com a provável assunção de outros custos colaterais de que até agora os Clubes tinham estado de certa forma “isentos”, graças ao tão valioso apoio das Autarquias que vinham patrocinando as provas.

Pelo que haverá que encontrar outras formas alternativas de rentabilizar as respectivas organizações, de forma a poder-se garantir a cobertura desses “novos custos”, que até aqui pouco tinham “pesado” na orçamentação das nossas provas.

E o “pagar para ver um espectáculo”, será certamente a única alternativa possível para essa futura rentabilização.

No que se refere ao automobilismo, foram organizados sob a égide da FPAK, os seguintes Campeonatos Nacionais:

- Campeonatos de Portugal de Circuitos (GT's e Turismos)
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Clássicos 1300 (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Crosscar
- Campeonato de Portugal de Montanha
- Campeonato de Portugal de Montanha (Clássicos)
- Campeonato de Portugal de Ralicross
- Campeonato de Portugal de Ralis
- Campeonato de Portugal de Ralis 2L/2RM
- Campeonato de Portugal de Slalom
- Campeonato de Portugal Júnior de Ralis
- Campeonato de Portugal VODAFONE de Todo o Terreno
- Campeonato OPEN de Ralis
- Campeonato Regional de Ralis – Centro (VSH)
- Campeonato Regional de Ralis – Nordeste (VSH)
- Campeonato Regional de Ralis – Norte (VSH)
- Campeonato Regional de Ralis – Sul (VSH)

bem como a nível das Regiões Autónomas, os

- Campeonato dos Açores de Ralis
- Campeonato Open de Ralis dos Açores
- Campeonato da Madeira “CORAL” de Ralis
- Campeonato de Ralis da Madeira (Júnior)
- Campeonato Open de Ralis da Madeira

Integrados ainda nos diversos Campeonatos Nacionais e Regionais, foram igualmente disputadas as seguintes competições Nacionais ou Regionais:

- Taça da Região Autónoma dos Açores
- Taça de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Taça de Portugal de Clássicos 1300 (Circuitos)
- Taça de Portugal de GT
- Taça de Portugal de Ralicross
- Taça de Portugal de Ralis
- Taça de Portugal de Turismos
- Taça da Madeira de Ralis
- Taça de Ralis de Santa Maria (Açores)
- Taça de Ralis Açores
- Taça de Ralis do Canal (Açores)
- Taça de Ralis do Grupo Central (Açores)
- Taça Feminina de Ralis de Regularidade
- Taça Nacional de Clássicos (Circuitos)
- Taça Nacional de Ralis

- Taça Nacional 1300 Montanha
- Taça Mil Classicos
- Taça Open Ralis
- Taça TT Pré Classicos
- Troféu de Iniciação de Ralicross
- Troféu Nacional de Clássicos (Ralis)
- Troféu Nacional de Clássicos 1600 (Circuitos)
- Troféu Nacional de Ralis de Regularidade
- Troféu Regional de Ralis de Alenquer (VSH)
- Troféu Regional Eng. Rafael Costa (Madeira)
- Troféu Regional Feminino de Ralis da Madeira
- Troféu Nacional Feminino de Ralis
- Troféu Nacional Feminino de Ralis 2L/2RM
- Iberian Supercars Trophy

Realce ainda para os diversos Troféus Monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina. Disputaram-se em 2011, os seguintes Troféus:

- Troféu Energia Racing de Crosscar
- Troféu Regional de Slalom do Sul
- Troféu de Perícias
- Troféu Challenge Desafio Único FEUP 1
- Troféu Challenge Desafio Único FEUP 2
- Troféu Feminino Desafio Único
- Troféu Single Seater Series
- Troféu Ford Transit Trophy

que vieram trazer uma interessante animação, fruto também das várias actividades promocionais levadas a cabo pelos respectivos Promotores.

No sector dos Ralis e do Todo Terreno, denotou-se uma cada vez menor presença de Troféus integrados nos respectivos Campeonatos, os quais trouxeram em épocas anteriores, um aumento significativo do número de participantes nas provas e uma interessante fórmula promocional, não só para as marcas que os promoveram, como igualmente para o desporto automóvel em geral.

Disputaram-se em 2011, no sector de Ralis e Todo o Terreno, os seguintes Troféus:

- Desafio ModelStand (Ralis)
- Desafio ELF / Mazda (TT)
- Troféu FastBravo (Ralis)
- Taça Nacional TT – Equipas (Todo o Terreno)
- Taça Nacional Veteranos TT

Destaque-se também, pela imensa popularidade de que desfrutam e pelo seu significado, as provas de Regularidade Histórica e os Slalom/Perícias, nomeadamente pela sua distribuição geográfica de âmbito nacional.

Tendo-se publicado em 2008, regulamentação genérica para as provas de Regularidade Histórica, tentando evitar-se que sob o “manto” da Regularidade Histórica, se realizassem provas cujas características nada tinham a ver com o conceito de provas de regularidade, pela primeira vez em muitos anos, organizou-se em 2008 um Troféu Nacional de Ralis de Regularidade, o qual teve participação significativa por parte dos praticantes.

Tal Troféu voltou a realizar-se em 2011 e mais uma vez se verificou uma relativamente elevada participação dos praticantes dedicados a esta disciplina.

No seguimento de diversas propostas que foram apresentadas à FPAK por Clubes Organizadores de provas de Slalom/Perícias, a FPAK organizou em 2011 o Campeonato de Portugal de Slalom, reservado exclusivamente a Condutores que fossem detentores de licença desportiva “Perícias” válida em 2011.

O relativo sucesso deste Campeonato levou a que em 2012 o mesmo se mantenha no leque de competições promovidas pela FPAK.

No KARTING, foram organizadas pela FPAK em 2011, as seguintes competições:

- Campeonatos de Portugal de Karting
- Taça de Portugal – KARTING
- Troféu do Futuro
- Troféu de Iniciação “Tributo a Figueiredo e Silva”

Disputaram-se ainda em 2011, no sector de KARTING, os seguintes Troféus:

- Madeira Kart Cup
- Taça da Madeira de Karting
- Troféu Maritel Rotax
- Troféu Rotax Winter Series
- Troféu CAM Kart
- Baltar Kart Cup
- Formação de Karting ACP/ELF

bem como duas competições de resistência (12 e 24 horas) disputadas em circuitos urbanos.

As medidas implementadas já em 2010, propiciaram certamente – tal como desejávamos – que os pais ou responsáveis dos nossos jovens, reflectissem seriamente se valia a pena gastar “fortunas” para fazer um arremedo de brilharete e depois “desaparecer de cena”. Ou antes, investir paulatina e moderadamente nas categorias de formação, proporcionando a aprendizagem progressiva que dará certamente os seus frutos segundo a apetência e a habilidade do praticante.

Porque o karting é como todos sabemos, a melhor e mais sustentável escola de formação cívica e desportiva dos futuros pilotos. e porque é dele que sairão os nossos futuros campeões.

Recorde-se que há apenas dois anos atrás, referíamos que interesses obscuros de quem achava que as “galinhas de ovos de ouro” duravam para sempre, levaram a um boicote ao Campeonato Nacional de Karting de 2009. Mas tal como então já se passava em toda a Europa, a factura desses devaneios ilusórios viria a ser paga pelos seus responsáveis.

E já não se despendem agora como então, cinco ou sete mil Euros para fazer uma única prova de karting nacional ou dez ou quinze mil para se fazer uma única prova internacional. Quando no final, quem pagava, com nada ficava. Nem com o chassis, nem com o motor, nem mesmo com os pneus. Ficava de mãos a abanar, mas pagava valores inaceitáveis para quem dava os primeiros passos de uma carreira que se desejaria frutuosa.

As medidas que tomamos nos últimos dois anos, visavam ultrapassar essa situação insustentável e o resultado está a vista.

Pelo que em 2011, apesar da avassaladora crise económica que atingiu o nosso País e como é óbvio todo o desporto automóvel nacional, o Karting nacional teve um ano altamente positivo.

Já que nas provas oficiais de karting de 2011, tivemos uma média geral de 92 pilotos inscritos em cada prova.

Números estes só comparáveis aos “dourados” anos 80 e 90 do século passado.

Não se pode escamotear que a grave crise que tem afectado a economia Portuguesa nos últimos anos e que se agravou tremendamente no 2º semestre de 2011, teve e terá, óbvias implicações e consequências futuras nos desportos motorizados, como se poderá observar nos quadros comparativos reproduzidos no Anexo 1 ao presente Relatório.

Saliente-se contudo o facto de diversos Campeonatos 2011 terem conhecido apenas os seus vencedores após terminada a última prova que os integravam, o que veio comprovar a competitividade que patentearam e o interesse que até à última prova despertaram.

Estiveram nessas circunstâncias, os seguintes Campeonatos:

- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CROSSCAR**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – H75**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – H81**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE GT – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE GT – CATEGORIA GT3**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS – DIV 1**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – 2L/2RM**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – 2L/2RM 1601/2000 cc**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – PRODUÇÃO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – TURISMO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE TURISMO – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DOS AÇORES DE RALIS – PRODUÇÃO 1601/2000 cc**
- CAMPEONATO DOS AÇORES DE RALIS – PRODUÇÃO ATE 1600**
- CAMPEONATO DOS AÇORES DE RALIS – TURISMO**
- CAMPEONATO OPEN DE RALIS – CAT 3**
- CAMPEONATO OPEN DE RALIS DA MADEIRA**
- CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – T2**
- CAMPEONATO PORTUGAL DE KARTING – X30 SHIFTER**
- CAMPEONATO PORTUGAL DE KARTING – X30**
- CAMPEONATO PORTUGAL DE KARTING – JUNIOR**
- CAMPEONATO PORTUGAL DE KARTING – JUVENIS**
- CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS – NORTE (VSH) – ABSOLUTO**

A nível de competições internacionais inscritas no calendário internacional da FIA 2011 e pontuando para os diversos Campeonatos e Troféus FIA ou Séries Internacionais aprovadas pela FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes 21 competições:

ALGARVE HISTORIC FESTIVAL – FIA HISTORIC F1 CHAMPIONSHIP
ALGARVE HISTORIC FESTIVAL – LURANI TROPHY
AUTOCROSS INTERNACIONAL DE FOZ CÔA (CEAx)
25ª BAJA PORTALEGRE 500 – TAÇA DO MUNDO TT
CAMPEONATO DO MUNDO FIA GT – ALGARVE
CIRCUITO do ALGARVE – INTERNATIONAL GT OPEN
CIRCUITO ESTORIL – LMES 2011
EURO SPEED INT SERIES 2011 – ALGARVE
EUROPEAN F3 INT SERIES - ALGARVE
FERRARI CHALLENGE TROF PIRELLI – SERIE EUROPE - ALGARVE
FIA GT 3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP – ALGARVE
INTERNATIONAL SUPERSTARS INT SERIES - ALGARVE
RALICROSS INTERNACIONAL DE MONTALEGRE (CERx)
RALLYE VINHO DA MADEIRA (ERC)
RAMPA INTERNACIONAL DA FALPERRA (CEM)
SATA RALLYE AÇORES (ERC – CF. 10)
SATA RALLYE AÇORES (IRC)
SUPERSTARS GT SPRINT INT'L SERIES - ALGARVE
VODAFONE RALLYE DE PORTUGAL – WRC
WSK EUROPEAN INT SERIES – ALGARVE
WTCC – PORTO

● Graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2011, a “rede de atendimento” da FPAK para mais de 40 locais em diferentes zonas do país, o que veio proporcionar aos Licenciados maior facilidade na requisição das suas Licenças Desportivas.

● Foram emitidas um total de 4 448 Licenças Desportivas (contra as 5 080 emitidas em 2010 e as 4 436 emitidas em 2009) nas diferentes categorias de

Automobilismo	1 899
Karting	523
Concorrentes Morais	215
Chefes e Assistentes de Equipa	210
Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova	1 601

● Nos termos da informação prestada ao Instituto do Desporto de Portugal, no que se refere à candidatura a apoios financeiros dos Contratos-Programa 2012, os Licenciados FPAK como praticantes, estiveram em 2011 distribuídos por categoria etária e género e em cada Distrito ou Região Autónoma, nos termos referidos no Quadro A do Anexo 4 ao presente Relatório.

Do qual consta igualmente – Quadro B – a distribuição por funções específicas, dos restantes Agentes Desportivos (não praticantes).

No que se refere a Serviços prestados e numa área muito específica, os valores envolvidos foram inferiores aos verificados em anos anteriores, pelo que merecem uma análise detalhada no presente relatório.

● **Sistema de controlo de segurança GPS/GSM:**

Fruto dos elevados custos que vínhamos suportando em anos anteriores no que se refere às comunicações de controlo do sistema GPS/GSM quando em prova, já que as comunicações, embora sendo feitas segundo o sistema de transmissões de dados, eram efectuadas através da rede GSM, foi possível renovar para 2011 um acordo de permuta do patrocínio do CPTT com a operadora de comunicações VODAFONE.

O qual permitiu que a totalidade do valor dessas comunicações viessem a ser permutados através desse acordo de patrocínio, reduzindo-se substancialmente os custos suplementares que vínhamos suportando em relação à utilização dos sistemas de segurança e controlo GPS/GSM, tendo-se passado a utilizar quase que exclusivamente transmissões via GPRS.

Idêntico acordo com a VODAFONE foi já estabelecido para 2012.

Por outro lado, e já desde 2009, o débito dos serviços de gestão e controlo do sistema assegurados pela empresa SAFETY RALLY, passou a ser por esta efectuado directamente a cada um dos Clubes Organizadores das provas do CPTT.

Já que as correspondentes taxas de utilização são pagas pelos concorrentes directamente aos Clubes Organizadores, conjuntamente com as respectivas Taxas de inscrição nas provas.

● **Regularização de valores**

No que se refere ao cumprimento atempado dos prazos de pagamento pelos Clubes à FPAK, a situação continua a revelar-se algo preocupante. Fruto dos constantes protelamentos por parte dos seus respectivos patrocinadores no que se refere à liquidação dos patrocínios atribuídos e, conseqüentemente, a atrasos na liquidação dos valores que são por eles devidos à FPAK.

Embora no final de 2011, os débitos atrasados por parte de alguns Associados e outros Agentes Desportivos relacionados, atingissem um valor de aproximadamente € 21 500,00, entre quotas, taxas de calendário ou de inspecção/homologação.

Valor este, contudo, muito inferior aos valores registados em anos anteriores.

Por outro lado, e também no final do ano, os débitos atrasados por parte de licenciados, referentes a multas, custos de contra-análises subsequentes a controlos de dopagem e custas de processos disciplinares, atingiam um montante de cerca de € 77 000,00.

Sendo que em alguns casos, apenas quando algum desses licenciados viesse requerer a emissão de uma nova licença desportiva, seria possível efectuar a cobrança de tais valores. Entretanto, e em colaboração com a nossa Consultadoria Jurídica, foi já implementado um sistema coercivo de cobrança desses valores por via judicial, pelo que se espera que em 2012, grande parte destes valores ainda não cobrados venha a ser recuperada.

Toda esta situação, aliada à redução do valor médio das licenças desportivas emitidas e à extremamente difícil situação económica que o País vem atravessando e à prática vigente já desde 2010 de não se conseguir recorrer a apoios financeiros junto da Banca, dificultou-nos de alguma forma o solver atempado dos compromissos perante os nossos colaboradores, fornecedores e o Estado, os quais não podem, como é óbvio, ser protelados.

Diversos procedimentos internos foram entretanto alterados em 2011 nomeadamente no que concerne aos prazos de pagamento dos prémios de seguro das provas por parte dos Clubes Organizadores. Prémios de seguro esses, que por se tratar de seguros do ramo automóvel, passaram desde Agosto de 2011 e diferentemente dos procedimentos anteriores, a ter que ser liquidados anteriormente à realização de cada prova pelos respectivos Clubes Organizadores.

Por outro lado, mantiveram-se os mesmos procedimentos anteriores no que concerne às pré-inscrições nos Campeonatos.

Igualmente foram modificadas as normas de nomeação de Comissários Desportivos, Delegados Técnicos e Observadores a cada uma das provas dos vários Campeonatos.

As quais, poderiam até ser as mais correctas do ponto de vista de uma aconselhável maior unanimidade de critérios, mas que acabavam por implicar em termos de custos de deslocação suportados pela FPAK, valores demasiado elevados e incomportáveis em tempo de séria crise.

O número total de colaboradores permanentes ao serviço da FPAK no final de 2011, era de 16, dos quais 14 na Sede e 2 na Delegação Norte.

Tendo sido admitido ao serviço em Março de 2011 um novo Secretário Geral Adjunto, com a função específica de coadjuvar os actuais Director Técnico Desportivo e Secretário-Geral. De forma a tomar conhecimento de todos os procedimentos e contactos inerentes a essas funções, para que possa futuramente vir a substituí-los em caso de eventual impedimento.

Em relação ao quadro de pessoal anterior, verificaram-se duas saídas. Uma por rescisão de contrato (a solicitação da própria) e outra por reforma antecipada. Pelo que o quadro actual da FPAK é o seguinte:

DIRECTOR EXECUTIVO – (função acumulada pelo Presidente da Direcção)

DIRECTOR TECNICO DESPORTIVO – Nuno Jorge dos Santos Costa Vilarinho

SECRETÁRIO GERAL – José Manuel Alves Caetano

SECRETÁRIO GERAL-ADJUNTO – Eduardo José Avelar Lopes de Freitas

CHEFE de SERV. DE INFORMÁTICA – Gonçalo Guilherme de Carvalho de Aguiar

CHEFE de SERVIÇOS TECNICOS – Eng. Gabriel Botelho de Lima Paula

CHEFE de SERVIÇOS DA DELEGAÇÃO NORTE – Fernando Barros Ferreira Alves

SECRETÁRIA DE DIRECÇÃO – Carla Marina Vicente Varandas dos Santos

SEC. DE DIRECÇÃO / TESOUREIRA – Odete dos Anjos Cardoso Duarte Parada

CHEFE DE SECÇÃO / REGULAMENTOS – Margarida Conceição Abrantes Matias Silva

PONTUAÇÕES / CLASSIFICAÇÕES – Maria de Fátima Coelho Santos Diniz

LICENÇAS E DOCUMENTAÇÃO

Ana Maria Janeiro Varejão (Deleg. Norte)

Ana Paula Coelho Santos Costa

Elsa Nair Claro Faria Vitória

ARQUIVO / SERVIÇO EXTERNO – Vítor Manuel Garcia Vilar

AUXILIAR DE LIMPEZA – Zélia Tipote da Costa

Não foi efectuada em 2011 qualquer actualização da massa salarial global, nos termos previstos no Orçamento provisional oportunamente aprovado pela Assembleia Geral. Pelo que os vencimentos de 2011 foram processados de acordo com a Tabela Salarial estabelecida em 1 de Janeiro de 2009 e que tinha vindo substituir a anterior tabela que vigorava sem alterações desde 1 de Janeiro de 2007.

A permanente disponibilidade demonstrada por todos os colaboradores, a que não pode, como é óbvio, ser estranho o bom ambiente de trabalho existente, deve ser realçada.

Pelo que a Direcção da FPAK entende dever manifestar mais uma vez o seu público reconhecimento pelo excelente apoio que tem recebido de todos os seus colaboradores.

Adquiridas as instalações da Sede em Lisboa, em 1998, pelo valor total de cerca de € 400 000,00 e as instalações da Delegação Norte em Matosinhos, em 2003, pelo valor total de € 143 400,00, ambas através do recurso a financiamentos bancários de médio e longo prazo, garantidos por reservas hipotecárias que continuam activas – possibilitando assim a obtenção dos únicos dois apoios financeiros de médio prazo que foram oportunamente negociados com a banca em 2008 e 2009 (dos quais um ficará integralmente liquidado em Junho de 2012 e o outro em Dezembro de 2012) – foram essas duas instalações cotadas em finais de 2009 por avaliadores independentes nomeados pela própria banca, em valores que rondam os € 900 000,00.

Se a esse valor adicionarmos ainda, os diversos equipamentos e mobiliário que integram as duas instalações e o material técnico e informático que a FPAK foi adquirindo ao longo dos anos, chegar-se-á facilmente à conclusão de que o actual património da FPAK será claramente superior a um milhão de Euros.

O que significa que a FPAK garantiu nos seus dezassete anos de actividade, a criação de um património imobiliário importante e altamente valioso, do qual as gerações futuras muito virão certamente a beneficiar.

Estamos certos de que não haverá muito mais Federações nacionais que se possam orgulhar de semelhante conquista.

Conquista essa, que tem sido obtida essencialmente à custa de uma gestão racional, rigorosa e equilibrada, tendo em atenção que as receitas desta Federação, são provenientes quase que exclusivamente da emissão de Licenças Desportivas e das Taxas de Inscrição de Calendário.

As quais, como se demonstrou já nos relatórios de anos anteriores, vem sofrendo variações sazonais positivas ou negativas, consoante o estado geral da economia nacional em cada ano.

Sendo que os apoios governamentais recebidos anualmente para a actividade de gestão administrativa da FPAK, representam menos de 3 % das receitas geradas pela nossa actividade corrente.

Tendo em consideração a taxa (variável) “pró rata” que nos é fixada anualmente (10,83 % em 2011) no que se refere à dedução do IVA debitado pelos nossos fornecedores, tal significou que 89,17 % do IVA que pagamos aos nossos fornecedores em 2011, foi suportado pela FPAK como custo real adicional, o que representou um valor de € 49 060.

A quebra pronunciada de receitas verificadas em anos anteriores, no que se refere à emissão de licenças desportivas e aos direitos de inscrição no Calendário Desportivo Nacional, levou à implementação desde 2008 de severas medidas restritivas ao nível dos custos, tal como referimos nos Relatórios do anos anteriores. Mas cujos efeitos correctivos, contudo, apenas se vieram a verificar com efectividade a partir do exercício de 2009.

Os números de 2011, quando comparados com o exercício anterior, revelam um decréscimo no que se refere à quantidade de licenças desportivas emitidas – que decresceu 14,2 % (-632 que em 2010) – continuando a constatar-se uma acentuada migração para licenças de graduação inferior, do que resultou, em termos de licenças desportivas, uma receita inferior à verificada em 2009 e 2010 de cerca de €43 000.

Por outro lado, verificou-se também uma redução em relação ao ano anterior, no que se refere ao total de direitos de inscrição nos Calendários Nacionais, apesar do quase idêntico número de provas efectivamente realizadas (apenas menos 17 que em 2010). Já que o valor total das taxas de inscrição nos Calendários nacionais teve em 2011 um decréscimo na ordem dos €78 000,00 em relação a 2010.

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se uma sensível redução na actividade da Federação, traduzida num decréscimo de 10,6 % nos proveitos operacionais compensado contudo por um decréscimo de 11,4 % nos correspondentes custos operacionais.

Do que resultou um resultado operacional positivo de €235 781.

Em relação ao Orçamento oportunamente aprovado pela Assembleia Geral para 2011, regista-se um decréscimo de 0,002 % em relação ao total dos custos previstos e um acréscimo de 4,45 % em relação aos proveitos orçamentados.

Considerando o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK encerrou o exercício com um resultado líquido (positivo) de €117 388, quando no exercício anterior tinha registado um resultado líquido (igualmente positivo) de €168 330.

As amortizações e ajustamentos (provisões) do exercício de 2011 foram no valor de €48 988 e o “cash-flow” de €166 376.

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no exercício de 2011

os Proveitos ascenderam a	€ 2 655 592
e os Custos a	€ 2 538 204

tendo sido apurado um Resultado Líquido de € 117 388 que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 23 de Abril de 2012
A Direcção,