

RELATÓRIO DE ACTIVIDADE – 2000

O ano de 2000 voltou a ser um ano marcante para a FPAK, não só pelo aumento do número de provas federadas, bem como pelo incremento do número de licenciados.

De referir que no decorrer de 2000, apresentaram a sua demissão, por motivos pessoais, dos cargos que desempenhavam na Direcção da FPAK, o Sr. Rui Jorge Rebelo Bevilacqua Cartaxo e a Sra. D. Ana Margarida Maia de Loureiro. Entretanto, e nos termos estatutários, a Direcção convidou o Sr. Jorge Calheiros Ortigão de Oliveira para preencher uma das vagas criadas, decidindo não preencher até final do seu mandato, a outra vaga criada na Direcção.

No ano de 2000, a FPAK viu reforçado o reconhecimento do seu prestígio internacional, pela eleição de representantes por si designados para as seguintes Comissões FIA:

- Circuitos
- Montanha
- Offroad
- Ralis
- Todo o Terreno
- Viaturas de Turismo

bem como a continuidade da participação na Comissão de Calendários da FIA.

De realçar ainda o facto de mais uma vez, o Presidente da Direcção da FPAK, ter sido expressamente convidado pelo Presidente da FIA, para participar como Observador, em todas as reuniões do Conselho Mundial do Desporto Automóvel da FIA realizadas em 2000.

Na Assembleia Geral da CIK/FIA, realizada em Sevilha, representantes propostos pela FPAK, foram eleitos para as quatro novas Comissões criadas dentro do âmbito da CIK/FIA, cabendo a Presidência de uma delas – a de Calendário e Regulamentos Desportivos - ao Director Técnico Desportivo da FPAK, Nuno Vilarinho.

No que se refere à actividade interna da FPAK, saliente-se que, graças ao grande desenvolvimento verificado nos nossos sistemas informáticos, foi possível implementar uma cada vez maior rapidez na divulgação das classificações dos diversos campeonatos ou troféus, da regulamentação desportiva e técnica, bem como das alterações pontuais introduzidas ao longo do ano - através dos Anuários, Comunicados e Boletim FPAK - mas sobretudo, da sua permanente actualização no site da FPAK na Internet, o qual registou um enorme incremento durante o ano de 2000, com mais de 60 000 consultas.

A actividade da Delegação Norte da FPAK, permitiu uma descentralização que se revelava absolutamente necessária, tendo o número total de contactos efectuado naquela Delegação durante o ano de 2000, ultrapassado todas as previsões que havíamos projectado o que poderá justificar a curto prazo, a sua transferência para instalações mais amplas e com maior dignidade para receber todos quantos ali se dirigem.

As diversas Comissões Especializadas FPAK em 2000 proporcionaram uma interessante e útil área de reflexão e aconselhamento, que se reflectiu em grande parte, nas alterações à regulamentação introduzidas para 2001. Não pode a Direcção da FPAK deixar de se congratular com tal facto, bem como de agradecer a elevada dedicação e interesse manifestado por todos os elementos convidados que integraram as Comissões FPAK em 2000.

Acresce esclarecer que, fruto da errada interpretação de alguns dos elementos convidados que integraram duas das Comissões Especializadas FPAK, foi revisto o Regulamento Interno das referidas Comissões, que se regerão assim em 2001, por novas normas especificamente criadas para o efeito.

No seu sexto ano de actividade, como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, organizou no ano de 2000, os diversos Campeonatos e Troféus Nacionais de automobilismo e karting.

1	AUTOMOBILISMO
----------	----------------------

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

- Campeonato Nacional de Autocross
- Campeonato Nacional de Clássicos - Ralis
- Campeonato Nacional de Clássicos - Velocidade
- Campeonato Nacional de Kartcross
- Campeonato Nacional de Montanha
- Campeonato Nacional de Ralicross
- Campeonato Nacional de Ralis
- Campeonato Nacional de Ralis - Promoção
- Campeonato Nacional de Todo o Terreno
- Campeonato Nacional de Velocidade
- - Campeonato Nacional de Velocidade Turbo-diesel

bem como a nível das Regiões Autónomas os

- Campeonato Regional de Ralis dos Açores
- Campeonato Regional de Ralis da Madeira

Integrados ainda nos diversos Campeonatos Nacionais e Regionais, foram igualmente disputados as seguintes Taças/Troféus Nacionais ou Regionais:

- - Taça FPAK de Ralis
- - Taça Nacional de Autocross
- - Taça Nacional de Ralicross
- - Taça Nacional de Velocidade
- - Troféu Nacional de Camião Racing
- - Troféu Nacional de Clássicos - Velocidade
- - Troféu Regional para Pilotos de Ralis da Madeira
- Troféu Regional para Pilotos de Ralis dos Açores

Disputaram-se ainda cinco Troféus Regionais de Ralis para viaturas sem homologação

- Troféu Regional de Ralis - Açores
- Troféu Regional de Ralis - Centro
- Troféu Regional de Ralis - Norte
- Troféu Regional de Ralis - Oeste
- Troféu Regional de Ralis - Sul

os quais vieram trazer um inegável motivo de interesse suplementar aos ralis nacionais, sendo assinalável o elevado número de participantes verificado nas várias competições.

No sector da velocidade, realce ainda para os diversos Troféus / Formulas monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina. Realizaram-se em 2000, os seguintes Troféus:

- AXA Golden Cup
- Baviera BP Visco 7000
- Formula Novis by Ford
- Troféu Clio Renault Gest / Galp
- Troféu Honda Oni Cup
- Troféu Saxo Cup / Total
- Troféu Yaris Cup

que vieram trazer ao sector da velocidade uma interessante animação, fruto também das várias actividades promocionais levadas a cabo pelos Organizadores dos Troféus e Formulas monomarca, que permitiram trazer para as provas de velocidade muitos milhares de espectadores .

De referir também, pela imensa popularidade de que desfrutam e pelo seu significado, os Slaloms/Perícias, e nomeadamente o seu Trofeu disputado num âmbito nacional.

2 KARTING

No karting, modalidade que felizmente, tem continuado a apresentar uma evolução espectacular, sendo o garante de um futuro brilhante do nosso automobilismo, foram organizados pela FPAK, as seguintes competições:

- Campeonato Nacional de Karting
- Taça de Portugal / Festa do Karting

De assinalar a reintrodução de uma categoria destinada às camadas mais jovens (8-10 anos) designada CADETES, cujas condições de funcionamento com motores adquiridos e assistidos pela FPAK, permitiu reduzir grandemente os custos de participação destes jovens, como embrião de futuros praticantes quer do karting, quer do automobilismo.

O êxito desta iniciativa, cujos custos foram suportados em mais de 50 % pela FPAK, levaram-nos já a, além de manter o mesmo sistema para os CADETES em 2001, a estender iniciativa semelhante para a categoria etária imediatamente seguinte – JUVENIS (11-13 anos) – já que se constatou que no ano de 2000, verdadeiras “barbaridades” a nível de custos de participação na categoria se praticaram em Portugal, com valores superiores a 1000 contos por prova e por concorrente, só para o aluguer de motores e chassis.

Graças aos esforços desenvolvidos em anos anteriores, foi possível integrar no âmbito federativo em 2000, a quase totalidade dos Troféus Regionais de Karting que se disputam em Portugal.

3 COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS

A nível de competições internacionais, inscritas no calendário internacional da FIA, e pontuando (ou não) para os diversos campeonatos e taças FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes competições:

Prova	Campeonato / Taça FIA - CIK
AUTOCROSS INTERNACIONAL DE LOUSADA	Europeu de Autocross
BAJA TELECEL2000 (PORTUGAL)	Taça do Mundo T T
CIRCUITO INTERNACIONAL DO ESTORIL	FIA GT
FESTIVAL DU PRINTEMPS AU PORTUGAL	Prova Internacional (Karting)
MEMORIAL CÉSAR TORRES	Mundial de Karting CIK-FIA
RALICROSS INTERNACIONAL DE LOUSADA	Europeu de Ralicross

RALLY TT P. DA RAVESSA MONTES ALENTEJANOS	Prova Internacional
RALLYE ROTA DO VIDRO	Europeu de Ralis
RALLYE VINHO DA MADEIRA	Europeu de Ralis
RAMPA DA FALPERRA	Europeu de Montanha
SATA RALLYE AÇORES	Europeu de Ralis
TAP - RALLYE DE PORTUGAL	Mundial de Ralis
24 HORAS DE KARTING GALP/TELECEL	Prova Internacional (Karting)
VOLTA À ILHA DA MADEIRA	Prova Internacional

Saliente-se o elevado nível organizativo atingido pelas provas pontuáveis para o Campeonato do Mundo de Ralis (TAP Rallye de Portugal) e Campeonato do Mundo de Karting (Circuito Internacional de Braga), o que permitiu que no primeiro caso, fosse atribuído ao TAP Rallye de Portugal pelos Construtores regularmente inscritos no Mundial FIA de Ralis, o galardão do “The Most Improved Rally of the Year” e ao Circuito de Braga, e conseqüentemente ao Clube Automóvel do Minho, a responsabilidade pela organização em 2001, da final do Campeonato da Europa de Karting, na categoria Intercontinental A.

4 CAMPEONATO FIA GT

Porque a FPAK se viu na obrigatoriedade de assumir a responsabilidade de organizar em finais de Março de 2000, a prova pontuável para o Campeonato FIA GT, inscrita no Calendário Internacional FIA 2000 por solicitação de Setembro de 1999 da Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, S.A., a qual seria o Promotor comercial do evento, é imperioso referir neste relatório – até pela incidência que os seus custos tiveram nos resultados operacionais de 2000 – os factos relacionados com essa situação anormal.

Assim, e como explanação, se transcreve no presente relatório, a carta remetida em 21.03.2000, ao Secretário de Estado dos Desportos:

Na sequência da nossa reunião de hoje, e dos contactos anteriormente havidos com o Gabinete de Vossa Excelência, temos o prazer de confirmar que esta Federação assumiu o encargo de organizar nos próximos dias 31 de Março, 1 e 2 de Abril, no Autódromo do Estoril, uma prova pontuável para o Campeonato FIA GT do corrente ano.

Tal como tivemos oportunidade de informar Vossa Excelência, a inscrição desta prova no Calendário Internacional da FIA, foi por nós efectuada em Setembro de 1999, na sequência de solicitação que para o efeito nos foi apresentada pelo Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Gestora do Autódromo Fernanda Pires da Silva, S.A., o qual igualmente assumiu então, que a SGAFPS tomaria a posição de Promotor da prova, sendo-nos reservado apenas e só, a função de Organizador Desportivo, o que aceitamos.

Assim, toda a correspondência posterior efectuada sobre esta prova, no que se refere aos seus aspectos promocionais e de características comerciais, foi tratada directamente entre aquela Sociedade e os Promotores deste Campeonato – a empresa SRO – Stéphane Ratel Organisation – a quem foi atribuída pela FIA a gestão de todo o Campeonato. No que se refere à matéria desportiva, assegurou normalmente a FPAK junto da FIA, tudo o que lhe competia em matéria de organização e meios necessários para tal fim.

Em meados de Fevereiro p. pdo., fomos surpreendidos por uma comunicação recebida dos Promotores do Campeonato – a referida SRO – que nos comunicava que a SGAFPS os havia informado da sua impossibilidade em assumir a posição de Promotor do evento, e de que todos os assuntos relacionados com a prova deveriam ser tratados exclusivamente com esta Federação.

Não dispondo a FPAK de recursos financeiros suficientes para a organização de uma prova desta envergadura, foi nossa primeira reacção informar a FIA da não realização da prova por desistência do seu promitente Promotor.

No entanto, e atendendo à situação do Autódromo do Estoril, e ao elevado interesse que, quer o Governo, quer esta Federação tem manifestado no eventual regresso da Formula 1 a Portugal, decidimos não tomar qualquer posição negativa perante a FIA, antes de informar o Governo Português, o que foi efectuado através de reunião havida na Secretaria de Estado do Turismo, e na qual, devido à impossibilidade da presença de Sua Excelência o Secretário de Estado de Turismo, nos foi comunicado pelo seu Chefe de Gabinete, Dr. Carlos Costa, o profundo interesse do Governo Português em que a prova se realizasse e garantido todo o apoio financeiro que viabilizasse a organização do evento.

Em relação ao orçamento então apresentado, projectava-se um prejuízo na sua realização da ordem dos 45 000 a 50 000 contos, já que como certamente é do conhecimento de V. Excelência, o Autódromo do Estoril dispõe neste momento de apenas 21 000 lugares vendáveis de bancada, dos quais cerca de 6 000, são obrigatória e gratuitamente entregues aos antigos proprietários – Autodril – para utilização pelos detentores de lugares cativos naquele recinto desportivo.

Assinale-se ainda que desses cerca de 6 000 lugares não vendáveis, 5 000 se situam na Bancada B (a segunda na recta da meta) e 1 000 na Bancada A (a bancada principal), o que desde logo inviabiliza qualquer hipótese de negociação com eventuais investidores promocionais interessados no evento, dado não ser possível disponibilizar-lhe as melhores áreas para instalação dos seus eventuais convidados.

Por outro lado, e tal como foi constatado em provas anteriores organizadas naquele Autódromo, um grande número de detentores de lugares cativos, procede ao levantamento dos seus títulos de acesso, para de imediato efectuar a sua revenda junto às bilheteiras do Autódromo, a preços inferiores aos dos preços normais de venda dos bilhetes para essas Bancadas, inviabilizando consequentemente qualquer hipótese provisional, de que a receita proveniente dos espectadores pudesse cobrir os custos organizativos.

Por tal motivo, e após uma profunda análise do orçamento geral da prova, e assumindo esta Federação a responsabilidade pelo não absoluto cumprimento de alguns dos pressupostos organizativos que as normas estabelecidas para este Campeonato impõem - situação que ultrapassaremos junto da FIA - foi possível restringir o orçamento de realização da prova a um máximo de cerca de 55 000 contos, valor considerado indispensável para que a prova decorra dentro dos parâmetros de segurança da competição e dos espectadores, exigidos para uma prova de características internacionais como esta.

Tendo-nos sido já verbalmente garantida pela Secretaria do Estado do Turismo, uma verba de apoio de Esc. 10 000 000\$00 (dez milhões de escudos), vimos pela presente, e na sequência da audiência que tão amavelmente Vossa Excelência se dignou conceder-nos nesta data, solicitar – tal como acordado - o apoio dessa Secretaria de Estado do Desporto, consubstanciado em subsídio no valor de Esc. 15 000 000\$00 (quinze milhões de escudos), o qual e face aos compromissos organizativos já assumidos por esta Federação, solicitaríamos fosse disponibilizado até final do corrente mês, de forma a permitir-nos a atempada liquidação dos serviços contratados a terceiros para a organização do evento.

Ora a verdade é que, apesar das diversas insistências junto das duas referidas Secretarias de Estado, não foi até à data cumprido por parte do Governo Português, o compromisso assumido pelos seus lídimos representantes perante esta Federação, da atribuição de subsídios à realização desta prova, no montante global de Esc. 25 000 000\$00 (vinte e cinco milhões de escudos).

Assim, todos os encargos decorrentes da organização do evento, que ultrapassaram os 30 000 contos, foram integral e unicamente suportados – até agora - pela FPAK.

5 CLUBES FEDERADOS

No final do ano de 2000, estavam filiados na FPAK um total de 69 clubes e 3 Associações.

6 PROVAS POR DISCIPLINA

Integraram o calendário nacional de 2000, um total de **314** provas (as quais poderão ser comparadas no mapa comparativo abaixo, com as 169 de 1997, as 250 de 1998 e as 287 de 1999) divididas pelas seguintes disciplinas:

Disciplina	2000	1999	1998	1997
AUTOCROSS	15	17	17	9
AUT. ANTIGOS/CLÁSSICOS	18	10	10	9
CAMIÃO RACING	6	4	1	0
KARTCROSS	14	8	8	8
KARTING	80	72	61	15
MONTANHA	11	10	10	12
PERICIAS	40	41	34	23
RALICROSS	22	20	17	16
RALIS – 1ª Categoria	72	62	51	42
RALIS – 2ª Categoria	9	17	13	11
RALIS – Regularidade	0	0	6	7
TUDO O TERRENO	12	11	10	8
VELOCIDADE	15	15	12	14
Total	314	287	250	169

7 LICENCIADOS

Durante o ano de 2000, foram implementadas novas alterações ao processo de emissão de Licenças Desportivas, nomeadamente no que se refere à

possibilidade de as mesmas serem emitidas localmente na Delegação Norte da FPAK, o que se veio a verificar como realidade a partir do final do ano.

Tal como previsto anteriormente , e salvo no caso de algumas especificidades ainda não ultrapassáveis por aspectos funcionais, deixou de se verificar o facto de um Licenciado deter durante um mesmo ano, mais do que uma Licença Desportiva, passando a ter uma única Licença, e cessando conseqüentemente a prática antiga de lhe ser emitida uma nova Licença por cada uma das disciplinas em que pretendesse participar.

A numeração sequencial progressiva de todas as Licenças emitidas durante o ano, permitiu-nos controlar correctamente o seu processo de emissão.

Por outro lado, e graças ao elevado investimento efectuado em meios informáticos e tecnológicos, foi possível garantir a pronta emissão da Licença Desportiva no acto da sua requisição.

Ainda, e graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2000, a “rede de atendimento” da FPAK, para mais de 40 locais em diferentes partes do país, o que veio proporcionar aos Licenciados maiores facilidades na requisição das suas Licenças Desportivas.

A estes foi igualmente enviado um “mail” no final de 1999, permitindo-lhes que pudessem também remeter-nos directamente por correio, os seus pedidos de Licença Desportiva 2000, sendo de imediato feito o envio da Licença requisitada, pela mesma via.

Foram emitidas em 2000, um total de **6 164** Licenças Desportivas, nas diferentes categorias de Automobilismo (3064), Karting (1534), Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova (1566).

8 ACTIVIDADE FINANCEIRA

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se um sensível aumento na actividade da Federação, traduzida num crescimento dos proveitos operacionais de 22,5 % o que permitiu atingir um resultado operacional positivo de 17 794 contos.

Se considerarmos o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK fechou o exercício de 2000, com um resultado líquido positivo de 13 645 contos quando no ano anterior tinha registado um resultado líquido igualmente positivo de 11 350.

Assinale-se que o subsídio atribuído pelo IND de 36000 contos, correspondente ao valor participado para aquisição da Sede da FPAK, para o qual foi assinado e homologado pelo Secretário de Estado do Desporto o respectivo Contrato Programa em Agosto de 1998, e que deveria ter sido liquidado em 1999, só o veio a ser em Julho de 2000 (tal como consta do Orçamento de Exploração 2000), o que, como é lógico, veio influenciar positivamente as contas ora apresentadas à aprovação, nomeadamente no que se refere à redução do passivo e encargos financeiros suportados.

As amortizações do exercício de 2000 foram de 11 750 contos e o “cash-flow” de 25 395 contos.

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no presente exercício, os proveitos ascenderam a 309 843 contos e os custos a 296 198 contos, tendo-se apurado um Resultado Líquido positivo de 13 645 contos, que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 7 de Março de 2001

A Direcção,