

**RELATÓRIO DE  
ACTIVIDADES  
2007**

# RELATÓRIO DE ACTIVIDADES – 2007

## INTRODUÇÃO

O ano de 2007 poderá ser considerado como um ano de estabilização.

A crise económica que o país vem atravessando não foi certamente estranha à ligeira redução do número de provas federadas (-13 que em 2006) pese embora o facto do número de licenciados ter aumentado (+ 240 que em 2006).

Durante o ano de 2007, a Assembleia-Geral da FIA ratificou a proposta de constituição das Comissões FIA para 2008 apresentada pelo Conselho Mundial do Desporto Automóvel, pelo que a FPAK viu novamente reforçado o reconhecimento do seu elevado prestígio internacional, através da eleição de representantes seus para diversas Comissões FIA, estando a FPAK representada em 2008 nas seguintes Comissões FIA

<b>CIRCUITOS</b>	<b>EDUARDO FREITAS</b>
<b>CIK-FIA</b>	<b>NUNO VILARINHO</b>
<b>G. TRAB HOMOLOG E TECNICA</b>	<b>GABRIEL PAULA</b>
<b>DESPORTO AUTOMOVEL HISTORICO</b>	<b>JOSE VIEIRA</b>
<b>MONTANHA</b>	<b>NUNO VILARINHO</b>
<b>OFF-ROAD</b>	<b>VITOR SOUSA</b>
<b>TODO O TERRENO</b>	<b>PEDRO CORDEIRO</b>
<b>TURISMOS</b>	<b>LUIZ PINTO DE FREITAS</b>

O Presidente da FPAK, Luiz Pinto de Freitas, foi reeleito pela 6ª vez como Presidente da Comissão de Calendários da FIA.

No que se refere à actividade interna da FPAK, o contínuo aperfeiçoamento dos nossos 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, não só através dos Anuários do Desporto Automóvel e Karting, como também pela sua permanente actualização no site da FPAK na Internet, que registou durante o ano de 2007, mais de 200 000 consultas.

No seu décimo terceiro ano de actividade como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organizou no ano de 2007, os diversos Campeonatos e Troféus Nacionais e Regionais de automobilismo e karting.

Graças ao esforço 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 2007, sessenta operações de Controlo Antidopagem, que abrangeram praticamente a totalidade das disciplinas do automobilismo e do karting.

A redução em relação aos anos anteriores do número de operações de controlo acordadas com o CNAD, veio a revelar-se ajustada.

A publicação da nova Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto (Lei 5/2007), que veio alterar algumas das normativas em vigor, irá permitir – tão logo seja publicada a sua respectiva legislação complementar, nomeadamente o novo Regime Jurídico das Federações Desportivas – que se inicie o processo de revisão dos Estatutos da FPAK, os quais deverão passar a contemplar não só as novas normas regulamentares que irão entrar em vigor, bem como, uma mais correcta e apropriada distribuição dos votos nas AG, através da indispensável modificação do seu actual Artigo 27º, que todos reconhecemos estar de há muito desfasado da realidade actual.

No seguimento dos diversos contactos iniciados em 2006 com a ex-Direcção Geral de Viação, que foi contudo extinta já nos finais de 2007 e substituída por duas novas entidades (Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária e Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres), estava praticamente pronta no 3º trimestre de 2007 para publicação, a legislação que iria permitir as Inspeções Periódicas às viaturas de competição.

O que iria possibilitar que as viaturas de competição pudessem vir a ser normalmente inspeccionadas nos Centros de Inspeção Periódica, com as características próprias que os regulamentos das nossas competições as obrigam a ter, segundo os termos da legislação que estava então prestes a ser publicada sobre esta matéria. O que viria solucionar muitos dos problemas que ultimamente se tem vindo a verificar com os controlos pelas autoridades policiais das viaturas de competição.

Tal regulamentação, iria igualmente permitir que algumas das viaturas de competição que circulam nas nossas provas com as suas matrículas originais de outros países, pudessem vir também a ser devidamente legalizadas. Já que, e segundo a regulamentação que viesse a ser publicada sobre esta matéria, os procedimentos de inspecção igualmente necessários para se obter a matrícula Portuguesa, passariam a permitir tal legalização.

No entanto, a extinção da ex-DGV e a consequente criação dos dois novos Institutos Públicos, implicou igualmente que o “Grupo de Trabalho” que a DGV havia constituído e que tinha a seu cargo elaborar a respectiva proposta legislativa para o efeito, se viesse a desmembrar; já que dos seus membros, uns foram destacados para a ANSR e outros para o IMTT.

Daí que todo o processo tivesse que ser de novo reiniciado, mas agora junto do IMTT, esperando-se que as conclusões a que o “Grupo de Trabalho” anterior já havia chegado, permitam um acelerar do processo que possibilite que ainda no ano de 2008, as tão desejadas inspecções periódicas aos veículos de competição, se possam vir realizar com a maior celeridade e com toda a legalidade.

## **MODIFICAÇÕES NOS ÓRGÃOS SOCIAIS DA FPAK**

Tal como referido oportunamente, ocorreram em Junho de 2007, duas alterações nos Órgãos Sociais da FPAK, nomeadamente na sua Direcção, através da renúncia aos respectivos mandatos, por parte dos Exmos. Senhores Pedro Miguel Martins Azevedo Silva e Eng. Domingos Caetano Ramos Piedade

Nos termos definidos pelos Estatutos da FPAK no seu Artigo 19º, e depois de obtido o indispensável acordo do Senhor Presidente da Assembleia Geral, o Presidente da FPAK convidou, para suprirem as duas vagas assim criadas a nível da Direcção da FPAK, os Exmos. Senhores

Eng. MARIO MANUEL TOVAR MARTINS DA SILVA

Dr. JOSE PEDRO PEDREIRA GOMES

que iniciaram já em Novembro de 2007, a sua actividade a nível da Direcção da FPAK, completando o mandato dos seus antecessores, tal como define o nº 3 do mesmo Artigo 19º dos Estatutos da FPAK.

Esta designação dos novos membros da Direcção da FPAK será submetida a ratificação pela primeira Assembleia Geral a realizar em 2008, nos termos constantes dos mesmos Estatutos.

## **HISTORIA DO KARTING**

No início deste novo século XXI, quando se comemoravam então os 40 anos da introdução do karting em Portugal, por sugestão do Director Técnico-Desportivo da FPAK, Nuno Vilarinho, o então Presidente da FPAK, Prof. Dr. António Vasconcelos Tavares, decidiu propor à Direcção, que se elaborasse uma História do Karting em Portugal (o que mereceu acordo unânime) e que inicialmente incluiria apenas o período entre 1960 e 1985, sendo publicada numa pequena brochura, apenas com intenção de se lavrar um registo histórico.

Constituído o Grupo de Trabalho inicial para a sua elaboração, concluiu-se ao fim de largos meses de trabalho e pesquisa intensos, que afinal haveria material suficiente e de qualidade, para que se pensasse num verdadeiro livro, que poderia inclusivamente vir a ser comercializado.

Pouco tempo depois, e após profunda reflexão, entendeu-se que se íamos editar a História do Karting em Portugal, porquê “parar” em 1985?

Dai que já em finais de 2007, tenha sido finalmente possível publicar a verdadeira História do Karting em Portugal. Desde os seus primórdios até à actualidade, incluindo já a época de 2007. Com a certeza de que este livro relata fielmente a paixão que muita gente sempre demonstrou pelo desporto automóvel em todas as suas vertentes e neste caso particular, pelo karting.

O texto que nele consta, elaborado pelo Prof. Dr. António Emílio Peixoto Vasconcelos Tavares, anterior Presidente da FPAK, descreve detalhada e correctamente a verdadeira história deste livro.

Tendo cabido a esta Direcção, a elevada honra de durante o seu mandato apresentar publicamente a “História do Karting em Portugal”, não podemos contudo deixar de aqui fazer três referências muito especiais.

Em primeiro lugar, ao Eng. Heitor de Moraes e ao Vasco Corrêa Mendes, os verdadeiros e grandes pioneiros do karting no nosso país. Bem como ao saudoso Mário Moreira Leite, que em relação ao Norte do país, foi seu principal impulsionador.

Em segundo lugar, ao Dr. Augusto Evangelista Martins, por tudo quanto fez com a elevada dedicação e saber que todos sempre lhe reconheceram, conseguindo trazer até nós e por variadas vezes os grandes “craques” do karting mundial, abrindo assim as portas internacionais aos nossos jovens pilotos, que hoje já são presença constante nas pistas europeias e mundiais.

Uma última mas não menos importante referência e um agradecimento profundo ao Automóvel Club de Portugal, que recorde-se, foi até 1994, a entidade federativa nacional. E a quem se deve muito do que foi feito pelo desenvolvimento do karting nacional, já que os primeiros trinta e cinco dos quarenta e sete anos que esse livro relata, decorreram sob a sua exclusiva responsabilidade e orientação.

À FPAK coube-lhe desde 1995 continuar esse trabalho. Que continuaremos a assegurar no futuro com a mesma dedicação e empenho dos que nos antecederam, dando-lhe todas as condições para que a verdadeira escola de formação – não só de pilotos, mas também de condutores/as do dia a dia – que é o karting, seja igualmente uma importante área formativa do comportamento social, ético e cívico da nossa juventude, que bem precisa nos tempos conturbados que vivemos, das fortes referências morais que são apanágio do verdadeiro espírito desportivo.

## **RALIS – SITUAÇÃO GERAL DO DESPORTO AUTOMOVEL**

Tem surgido nos últimos tempos em diversos OCS referências à “crise” que se vive nos Ralis no nosso País.

Bastará analisar as estatísticas comparativas que constam do presente Relatório, para que se constate que o que se tem passado 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 mais acessíveis.

- Mas a maior parte das críticas que tem surgido, refere-se essencialmente ao Campeonato principal 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 2006, tal efeito nota-se imediatamente nos desportos motorizados, face a essa retracção do “mercado” potencialmente apoiante das provas ou dos seus participantes.

- Por outro lado e contrariamente ao que tem sido posto a circular, a FPAK não contratou nenhuma empresa para promover os ralis em Portugal, em momento algum.

Aceitou sim e apenas, uma proposta que lhe foi feita em finais de 2005, pela empresa “New Agency”, cujo projecto de promoção do Campeonato Nacional de Ralis se apresentava adequado (naquela altura, finais de 2005) ao que a FPAK pretendia, que era aumentar ainda mais a notoriedade desse Campeonato. Esse acordo foi efectuado para as épocas de 2006, 2007 e 2008, e não implicou qualquer custo para a FPAK.

- No meio dessas “críticas”, aparecem igualmente referências a que os adeptos da modalidade não sabem sequer as datas e fins-de-semana onde se vão realizar os ralis. O que revela apenas e tão só, total má fé ou a mais absoluta ignorância do que é a comunicação hoje em dia.

Já que, quer através da imprensa especializada, quer com a vasta quantidade existente de sites nacionais na Internet dedicados aos desportos motorizados (e nomeadamente aos ralis), só não estará devidamente informado sobre este assunto quem não quiser estar.

E isto, já para não referir o próprio site oficial da FPAK, que é actualizado diariamente.

E onde consta toda a regulamentação, calendários, detalhes das provas e seus respectivos regulamentos específicos, em relação a todas as disciplinas do desporto automóvel e do karting.

Bem como dos sites oficiais de que a grande maioria dos Clubes já dispõe.

Existindo ainda e desde 2006, um site oficial exclusivo do Campeonato de Portugal de Ralis, da responsabilidade da empresa “Promotora” ([www.cnralis.com](http://www.cnralis.com)), cuja actualidade e extensão de informação é altamente relevante.

- No que se refere à empresa “Promotora” do actual CPR, esta conseguiu no 1º ano do acordo, apoios financeiros de patrocinadores que lhe permitiram levar a cabo um conjunto de diversas iniciativas promocionais em torno dos eventos.

Tendo, contudo, no 2º ano de vigência do acordo (2007) e face à descontinuidade desses apoios financeiros, reduzido substancialmente a sua actividade promocional.

O que levou à análise conjunta no final de 2007, de que tal situação se revelaria insustentável financeiramente para a empresa promotora.

Razão pela qual se optou por assegurar apenas para 2008, a continuidade do site oficial do Campeonato. E aqui sim, mediante uma comparticipação anual da FPAK no valor total de € 1 500,00 (mil e quinhentos Euros) apenas para garantir a continuidade deste Website.

- Por outro lado, a FPAK transformou a partir de 2007, um Campeonato de Ralis que estava “moribundo” e que se designava como Campeonato de Ralis de Promoção (uma espécie de 2ª Divisão em termos futebolísticos), que apresentava uma média baixíssima de participantes.

E que em 2007 acabou por ser um enorme sucesso, através do novo Campeonato Open de Ralis, que passou da média de 20 participantes em 2004 e 2005 e de apenas 13,4 participantes em 2006 dos Campeonatos de Promoção, para uns bem significativos 51,8 em 2007, no conjunto das dez provas que já compunham os Campeonatos anteriormente existentes.

Para o qual aceitou igualmente a proposta de um outro “Promotor”, a empresa “Startsign”, que tem desenvolvido, quer em 2007, quer já no corrente ano e a nível regional (das zonas onde as diferentes provas se disputam) um excelente trabalho de promoção das provas que integram este Campeonato.

Existindo também neste caso, um site oficial exclusivo do Campeonato Open de Ralis, da responsabilidade da empresa “Promotora” ([www.openralis.com](http://www.openralis.com)), cuja actualidade e extensão de informação é igualmente relevante.

E também neste caso, sem quaisquer custos para esta Federação.

- Outras das críticas frequentes é a de que os preços das inscrições nas provas são absurdos.

Ora como todos sabemos, quem define tais preços são os respectivos Clubes Organizadores, Associados desta Federação, já que as taxas de inscrição são livres.

Sendo óbvio que só eles conhecem os custos que a organização de uma prova – conforme o escalão em que se insira – implicam.

Desconhecendo esses “críticos”, 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 Euros por parte do respectivo Clube Organizador.

Cabendo a mais grossa fatia ao policiamento (cerca de 25 000 Euros).

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

- Seria eventualmente desejo desses “críticos”, que acontecesse neste caso, algo surrealista: como que por exemplo, se pela Liga Profissional de Futebol fosse imposto a todos os Clubes da 1ª Divisão, um tecto salarial máximo para os seus jogadores profissionais, idêntico ao em vigor na Administração Pública para os seus Quadros.

Permitindo assim que, um qualquer Leixões ou Estrela da Amadora (obviamente que sem qualquer desprimor para estes dois tão prestigiados Clubes) passasse a ter condições de absoluta igualdade económica para discutir os títulos da 1ª Divisão, com um Porto, um Benfica ou um Sporting.

- Outra das críticas mais frequentes é a dos custos “exorbitantes” das licenças desportivas.

Ora o valor das licenças desportivas para cada graduação é estabelecido pela FPAK segundo os critérios que entende mais apropriados.

E note-se que um licenciado poderá participar em ralis no ano de 2008, 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 2008, publicada no site oficial da FPAK desde Novembro de 2007.

Saliente-se ainda que o preço das licenças desportivas 2008, no que se refere à graduação e à licença necessária para participar nos diferentes Campeonatos de Ralis, é exactamente o mesmo que vigorou em 2007.

- Referem ainda os tais “críticos” que a FPAK deveria despender dinheiro de que não dispõe, para transmitir 1 ou 2 classificativas por rali em directo e fazer mais promoção dos ralis na Televisão.

Mais uma vez não sabem do que falam.



Porque não têm a mínima noção do que custariam em termos de produção televisiva, eventuais transmissões em directo, nem quanto custa cada minuto de publicidade em televisão.

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 em termos de custos de produção e transmissão de sinal, os 40 000,00 (quarenta 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 esses “críticos” queriam que em Portugal isso se fizesse regularmente?

Devem provavelmente pensar que seriam as Estações de Televisão a suportar tais custos.

- É-nos contudo grato salientar que, graças à cedência de direitos de imagem dos principais Campeonatos de Portugal que a FPAK contratualizou já há cerca de cinco anos com a empresa portuguesa TSM – Television Sports’ Management, Lda., o desporto automóvel nacional beneficiou em 2007 de um total de cerca de 150 (cento e cinquenta) horas de televisão, das quais algumas em directo.

Num total de 534 horas de desporto automóvel em geral que foram emitidas em 2007 nos canais nacionais.

E onde os Grandes Prémios de Formula 1 tiveram, como é óbvio, a parte de leão, com mais de 40 % do tempo total de antena.

- Não poderemos deixar de acrescentar que esta é já uma discussão muito antiga e que surge sempre e sobretudo 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 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.

- Avizinhando-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 têm estado de certa forma “isentos” (graças ao tão valioso apoio das Autarquias que vão patrocinando as provas), haverá que encontrar muito em breve outras formas alternativas de rentabilizar as respectivas organizações, de forma a poder-se garantir a cobertura desses “novos custos”, que até aqui pouco tem “pesado” na orçamentação das nossas provas.

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

### **ERNESTO GONÇALVES**

Nosso companheiro de trabalho de muitos anos, viu uma tão implacável como inesperada doença, levá-lo prematuramente do nosso convívio. A sua dedicação nos últimos anos às diferentes disciplinas do OffRoad, granjeou-lhe a simpatia de todos quantos com ele tiveram a oportunidade de conviver. A sua morte foi perda importante para o Desporto Automóvel Nacional, pelo que entendemos dever prestar-lhe aqui o nosso preito de sentida homenagem. Com a nossa profunda gratidão por todo o laborioso trabalho que desenvolveu, quer enquanto membro da anterior CDN/FPAK, quer como membro activo e dedicado desta Federação, à qual esteve ligado desde a sua fundação.

### **JAIME MOURA**

Verdadeiro pioneiro do OffRoad em Portugal, fez do Eurocircuito de Lousada a verdadeira “capital nacional” do OffRoad. Por sua iniciativa e do Clube que fundou, o Autocross em Portugal cresceu, desenvolveu-se e ganhou dimensão internacional. E o mesmo aconteceu em relação ao Ralicross. O seu recente desaparecimento não o levará da nossa memória. E na história do Desporto Automóvel em Portugal, o Sr. Jaime (como era popularmente conhecido por todos os praticantes) terá sempre um lugar de enorme destaque como Dirigente altamente empreendedor e responsável. Totalmente merecido.

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 Clássicos 1300 – Velocidade
- Campeonato Nacional de Crosscar
- Campeonato Nacional de Montanha
- Campeonato Nacional de Ralicross
- Campeonato Nacional de Ralis
- Campeonato Nacional Júnior de Ralis
- Campeonato Open de Ralis
- Campeonato Open de Velocidade
- Campeonato Nacional de Todo o Terreno
- Campeonato Nacional de Velocidade
- Campeonato Regional de Ralis – Norte (VSH)
- Campeonato Regional de Ralis – Sul (VSH)

bem como a nível das Regiões Autónomas, os

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

passando os anteriores Troféus Regionais das RA a designar-se como:

- Campeonato Regional de Ralis – Açores (VSH)
- Campeonato Open de Ralis da Madeira

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

- Taça Nacional de Ralis
- Taça Nacional de Autocross
- Taça Nacional de Ralicross
- Troféu Misto de OffRoad
- Troféu Regional de Ralis de Alenquer (VSH)
- Troféu Regional de Ralis – Centro (VSH)
- Troféu Regional de Ralis – Douro (VSH)
- Troféu Nacional de Clássicos – Montanha
- Troféu Nacional de Clássicos – Velocidade
- Taça da Região Autónoma dos Açores
- Troféu Regional Eng. Rafael Costa (Madeira)
- Troféu Regional Feminino de Ralis da Madeira
- Troféu Regional Feminino de Ralis dos Açores
- Troféu Nacional Feminino de Velocidade
- Taça Nacional de Montanha
- Taça Nacional de Clássicos (Velocidade)

No sector da velocidade, iniciou-se durante 2003, uma nova fórmula do Campeonato Nacional de Velocidade, com um Regulamento Técnico bastante restritivo, com viaturas o mais próximo da série possível.

Com um projecto regulamentar em termos técnicos com a duração de três anos, a segunda época desse novo CNV (2004) revelou-se bastante promissora já que quase três dezenas de diferentes pilotos marcaram presença nas seis diferentes provas que o integraram.

No entanto, a época de 2005 viria a revelar-se menos conseguida devido à “saída de cena” de uma marca que animara fortemente as duas primeiras épocas do CNV.

Por tais motivos, a regulamentação para 2007 foi alterada, de forma a abrir o CNV a um mais amplo leque de viaturas, que permitissem dar-lhe outra vez a dignidade anteriormente atingida.

Na sequência do acordo comercial firmado com a empresa Full Eventos, Lda. para o triénio 2007-2009, em que esta empresa assumiu a responsabilidade de Promotora Comercial do CNV, constatou-se já um muito maior interesse no CNV em 2007, com um significativo número de 27 concorrentes inscritos no novo Campeonato.

Por outro lado, e tendo em consideração o sucesso participativo que se havia verificado em 2006 na Taça Nacional de Clássicos 1300 – Velocidade, esta competição foi elevada em 2007 ao nível de Campeonato Nacional, o qual registou um número recorde de 24 concorrentes inscritos oficialmente neste novo Campeonato.

Realce ainda para os diversos Troféus Monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina. Disputaram-se em 2007, os seguintes Troféus:

- Vodafone Cup by Seat
- Troféu Semog (OFFROAD)
- Troféu Regional Slalom do Sul
- Troféu Baltar Cross Cup
- Troféu de Perícias Slalom
- Troféu de Perícias E. Leclerc

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 Nacionais, 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 2007, no sector de Ralis e Todo o Terreno, os seguintes Troféus:

- Troféu Citroën Challenge C2 (Ralis)
- Troféu RTP (Todo o Terreno)
- Troféu Tomaz Mello Breyner (Todo o Terreno)
- Taça Nacional TT – Equipas (Todo o Terreno)
- Taça Nacional Veteranos TT

Ainda no Todo o Terreno, e em estreita colaboração com a nossa congénere Real Federación Española de Automovilismo, organizou-se de novo em 2007, o Troféu Ibérico de Todo o Terreno.

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

No Karting, modalidade que continuou a patentear em 2007 uma evolução constante, garantindo um futuro promissor para o nosso automobilismo dos próximos anos, foram organizadas pela FPAK, as seguintes competições:

- Campeonato Nacional de Karting
- Taça de Portugal – Karting
- Open Portugal
- Troféu do Futuro
- Campeonato Regional de Karting da Madeira

Disputaram-se em 2007, no sector de Karting, os seguintes Troféus:

- Baltar Kart Cup
- Challenge Palexpo CPRTP
- Troféu de Karting VFC
- Troféu Minho – V. Castelo
- Troféu Minho – Braga

Na continuidade do trabalho desenvolvido em anos anteriores, irá continuar a tentar-se que seja possível vir a integrar futuramente no âmbito federativo, grande parte dos designados “troféus piratas” de Karting que se disputam em Portugal.

Nos quais, apesar de neles estarem envolvidas elevadas somas monetárias de direitos cobrados pela participação, não são respeitadas nem as mínimas normas de segurança activa e passiva das pistas em que decorrem, nem os pilotos que nelas participam estão cobertos por qualquer seguro desportivo que os proteja em caso de eventuais acidentes.

Para o efeito, foi criado em finais de 2006 um Grupo de Trabalho dedicado especificamente ao “Karting de Lazer”, do qual se esperava pudessem vir a sair recomendações que nos permitissem solucionar a breve prazo este problema. Dada a disparidade de interesses entre cada um dos organizadores envolvidos e que integraram este Grupo de Trabalho, não foi ainda possível obter-se uma proposta razoável para os fins em vista.

Está ainda para muito breve, a publicação de regulamentação genérica para as provas de Regularidade Histórica, tentando evitar-se que sob o “manto” da Regularidade Histórica, se realizem provas cujas características nada tem a ver com o conceito de provas de regularidade.

**3****ESTATÍSTICAS COMPARATIVAS**

Não se podendo escamotear que a grave crise que tem afectado a economia Portuguesa nos últimos anos, teve e têm, obviamente, implicações e consequências nos desportos motorizados, não se poderá, contudo, aceitar que se continue a propalar que tudo está mal, que os concorrentes são cada vez menos, que há provas a mais, etc., etc., numa arenga sem fundamento, como se poderá observar nos quadros comparativos seguintes:

<b>CAMPEONATO NACIONAL DE RALIS</b>					
<b>PROVAS</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
RALI CASINO DA POVOA / TORRIÉ	53	60	78	65	51
RALI CASINOS ALGARVE	65	72	75	59	33
RALI DAO LAFOES / NORD TRANSMONTANO	64	67	58		
RALI DE MORTAGUA				60	40
RALI DE PORTUGAL	63	54	83	74	87
RALI F.C. PORTO	65	57	70	66	46
RALI ROTA SOL / R VIDRO / CENTRO PORTUGAL	69	62	64	60	36
RALI VINHO DA MADEIRA	80	67	89	88	80
SATA RALI AÇORES	61	43	49	58	50
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>65,00</b>	<b>60,25</b>	<b>70,75</b>	<b>66,25</b>	<b>52,88</b>

<b>CAMPEONATO DE RALIS DOS AÇORES</b>					
<b>PROVAS</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
RALI DA LAGOA	21	29	25	54	31
RALI DA RIBEIRA GRANDE	21	26	23		24
RALI DE SANTA MARIA	34	41	49	53	49
RALI ILHA AZUL	24	27	32	36	35
RALI ILHA LILAS	42	50	52	56	53
RALI SICAL	38	41	48	61	52
SATA RALI AÇORES	61	43	49	58	47
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>34,42</b>	<b>36,71</b>	<b>38,33</b>	<b>53,00</b>	<b>41,57</b>

CAMPEONATO DE RALIS DA MADEIRA					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
RALI DA CALHETA			61	76	57
RALI DA CAMACHA	76	50	54	67	53
RALI DA RIBEIRA BRAVA	52	61			
RALI DO CANIÇO / JOGO INSTANTANEO / BINGO	57	63	64	64	51
RALI DO NACIONAL	53	60	65	63	48
RALI LUIS MENDES	68	59			
RALI MT MARITIMO	56	62	68	64	51
RALI PORTO SANTO LINE	68	60	53	75	55
RALI SANTA CRUZ	71	67	68	76	55
RALI VINHO DA MADEIRA	80	67	89	88	80
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>64,55</b>	<b>61,00</b>	<b>61,86</b>	<b>71,62</b>	<b>56,25</b>

CAMPEONATO OPEN DE RALIS (EX- CNRP)					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
RALI MONDIM - V.N.CERVEIRA	13	16	28		70
RALI MONTELONGO	19	21	19	15	63
RALI O. FRADES - FORINO - LAFOES	28	27	19	15	
RALI PINHAIS DO CENTRO	23	25	22	12	51
RALI PORTAS RODAO	26	28	22	12	49
RALI VILA VERDE				7	74
<b>MEDIA GERAL (ASFALTO)</b>	<b>21,80</b>	<b>23,40</b>	<b>22,00</b>	<b>12,20</b>	<b>61,40</b>
RALI DE ALBERGARIA - ESPOSENDE	18	21	19		
RALI DE GOIS - MORTAGUA	21	16	18	17	25
RALI DE LOULE	19	15	19	10	49
RALI DE MURÇA				16	56
RALI DE NELAS - POIARES	18	20	16		
RALI DE VILA REAL	17	17	18	12	38
RALI DO EVS				18	43
<b>MEDIA GERAL (TERRA)</b>	<b>18,60</b>	<b>17,80</b>	<b>18,00</b>	<b>14,60</b>	<b>42,20</b>
<b>MEDIA ABSOLUTA COR (CNRP)</b>	<b>20,20</b>	<b>20,60</b>	<b>20,00</b>	<b>13,40</b>	<b>51,80</b>



CAMPEONATO NACIONAL DE CLASSICOS - RALIS					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
RALI CASINOS DO ALGARVE	16	15	23	8	7
RALI DAO LAFOES / SANTO TIRSO / LAFOES / MURÇA	20	23	22	19	12
RALI MONTELONGO	18	27	26	19	17
RALI NORD TRANS / M. CANAVESES / MORTAGUA		26	21	13	14
RALI PINHAIS DO CENTRO	16	26	22	17	21
RALI PORTAS RODAO	18	26	24	21	16
RALI VILA NOVA CERVEIRA	22	30	24	18	18
RALI VILA VERDE	20	24	24	19	16
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>18,57</b>	<b>24,63</b>	<b>23,25</b>	<b>16,75</b>	<b>15,13</b>

CAMPEONATO NACIONAL DE CLASSICOS - VELOCIDADE					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
CIRCUITO ACDME 1	33	12	25	32	46
CIRCUITO ACDME 2	38	23	31	30	
CIRCUITO ACDME 3 - 4	28	18		32	49
CIRCUITO BRAGA 1	35	20		35	55
CIRCUITO BRAGA 2	37	24	29	29	55
CIRCUITO BRAGA 3 / VILA REAL	29	34	42	39	68
CIRCUITO BRAGA 4		33			
CIRCUITO DA BOAVISTA			101		92
CIRCUITO MCE 1 - 3		27	28	24	46
CIRCUITO VILA CONDE 1 / GRANJA DO MARQUES	55				80
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>36,43</b>	<b>23,88</b>	<b>42,67</b>	<b>31,57</b>	<b>61,38</b>

CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
CIRCUITO ACDME 1	15	18	8	10	20
CIRCUITO ACDME 2 / BOAVISTA	19	21	8	14	45
CIRCUITO ACDME 3	16	15	5	15	26
CIRCUITO BRAGA 1	17	19	7	12	20
CIRCUITO BRAGA 2	17	18	8	13	27
CIRCUITO BRAGA 3 / VILA REAL	15	15	8	14	30
GRANJA DO MARQUES					26
CIRCUITO MCE 3				12	27
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>16,50</b>	<b>13,25</b>	<b>7,33</b>	<b>12,86</b>	<b>27,63</b>

<b>CAMPEONATO NACIONAL DE TODO O TERRENO</b>					
<b>PROVAS</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
BAJA OPTIROC / SERRA DE MONCHIQUE	45	51	41	42	50
BAJA PORTALEGRE 500	121	82	137	123	112
BAJA TELECEL / RALI TT TRANSIBERICO	103	99	75	89	105
BAJA TERRAS D' EL REI	44	57	47	86	83
RALI TT CASTELO BRANCO	40	54	52	51	40
RALI TT ESPORAO VINDIMAS	78	71	62	63	63
RALI TT LAMEIRINHO / SERRAS DO NORTE	44	61	41	41	37
RALI TT MONTES ALENTEJANOS		40	60		50
RALI TT SEGAFREDO	36	42			
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>63,88</b>	<b>69,63</b>	<b>64,38</b>	<b>70,71</b>	<b>67,50</b>

<b>CAMPEONATO NACIONAL DE MONTANHA</b>					
<b>PROVAS</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
RAMPA DA ARRABIDA	48	45	51	47	
RAMPA DA SENHORA DA GRAÇA/CARAMULO	26	31		24	52
RAMPA DE FIGUEIRÓ DOS VINHOS	32	26	34	26	26
RAMPA DE BRAGANÇA				29	34
RAMPA DE V.N.CERVEIRA	34	19	27		
RAMPA DO F. CLUBE DO PORTO / PENHA	39	20	35	22	43
RAMPA PORCA DE MURÇA	46	31	32	23	31
RAMPA SERRA DA ESTRELA	40	35	36	42	63
RAMPA VILA DE MURÇA	38	32	30	34	28
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>37,88</b>	<b>29,88</b>	<b>35,00</b>	<b>30,88</b>	<b>39,57</b>

CAMPEONATO NACIONAL DE RALICROSS					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
RALICROSS DE BALTAR 1					26
RALICROSS DE BALTAR 2					32
RALICROSS DE CASTELO BRANCO	24	17			28
RALICROSS DE LOUSADA 1	30	22	32	29	31
RALICROSS DE LOUSADA 2	22	23	40	40	35
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR1	22	17	23	21	29
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR2	23	21	24	22	26
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR3	22	23	21	22	19
RALICROSS DE SEVER DO VOUGA 1	24	23	28	26	28
RALICROSS DE SEVER DO VOUGA 2					27
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>23,86</b>	<b>20,86</b>	<b>28,00</b>	<b>26,67</b>	<b>27,00</b>

TAÇA NACIONAL DE RALICROSS					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
RALICROSS DE CASTELO BRANCO	27	11			15
RALICROSS DE LOUSADA 1	29	22	15	23	19
RALICROSS DE LOUSADA 2	22	25	48	45	21
RALICROSS DE SEVER DO VOUGA 2					17
RALICROSS DE BALTAR 1					19
RALICROSS DE BALTAR 2					19
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR1	18	15	12	25	14
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR2	27	21	18	26	11
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR3	25	20	14	22	7
RALICROSS DE SEVER DO VOUGA 1	28	23	10	18	11
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>25,14</b>	<b>19,57</b>	<b>19,50</b>	<b>26,50</b>	<b>13,40</b>

<b>CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOCROSS</b>					
<b>PROVAS</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
AUTOCROSS DAS AMENDOEIRAS EM FLOR	23	19	25	30	30
AUTOCROSS DAS VINDIMAS		26	22	37	21
AUTOCROSS DE CASTELO BRANCO	21	20	22	23	26
AUTOCROSS DE LOUSADA	19				
AUTOCROSS MURÇA 1	19	17	24	29	29
AUTOCROSS MURÇA 2 / MAÇÃO 3 (2005)	26	20	18		
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 1	11	18	24	26	26
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 2	13	18	23	25	21
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>15,14</b>	<b>16,86</b>	<b>22,57</b>	<b>28,33</b>	<b>25,50</b>

<b>TAÇA NACIONAL DE AUTOCROSS</b>					
<b>PROVAS</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
AUTOCROSS DAS AMENDOEIRAS EM FLOR	29	24	22	23	20
AUTOCROSS DAS VINDIMAS		29	26	21	12
AUTOCROSS DE CASTELO BRANCO	31	23	27	20	16
AUTOCROSS DE LOUSADA	36				
AUTOCROSS MURÇA 1	26	31	26	28	19
AUTOCROSS MURÇA 2 / MAÇÃO 3 (2005)	15	22	21		
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 1	17	26	29	23	17
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 2	22	28	28	16	15
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>23,00</b>	<b>26,14</b>	<b>25,57</b>	<b>21,83</b>	<b>16,50</b>

CAMPEONATO NACIONAL DE CROSSCAR					
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007
KARTCROSS DAS AMENDOEIRAS EM FLOR	35	42	31	21	15
KARTCROSS DAS VINDIMAS		31	22	18	18
KARTCROSS DE CASTELO BRANCO	31	36	26	15	14
KARTCROSS DE LOUSADA (C.EUR. AUTOCROSS)	31		22	17	
KARTCROSS MURÇA 1	34	38	25	13	15
KARTCROSS MURÇA 2 / MAÇÃO 3 (2005)	33	34	22		
KARTCROSS VILA MAÇÃO 1	33	39	24	15	14
KARTCROSS VILA MAÇÃO 2	30	36	26	13	12
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>28,14</b>	<b>36,57</b>	<b>28,29</b>	<b>15,88</b>	<b>14,43</b>

CAMPEONATO NACIONAL DE KARTING <i>(INCL TPK e TFK)</i>					
(Júnior / Inter A / F. Livre 125 / K125)	2003	2004	2005	2006	2007
CIRCUITO DE BRAGA	19	21	35	50	69
CIRCUITO DE LEIRIA	27	39	30	48	72
CIRCUITO DE VILA REAL			34	40	60
CIRCUITO DO M C PAREDES	12	31	32		
CIRCUITO DO SPORT CLUBE PORTO	26	36	35	36	63
CIRCUITO DO VITORIA F C	14		42	46	55
TAÇA DE PORTUGAL	43	68	51	61	81
<b>MEDIA GERAL</b>	<b>23,50</b>	<b>39,00</b>	<b>37,00</b>	<b>46,83</b>	<b>66,67</b>

Saliente-se ainda o facto de diversos Campeonatos 2007 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 NACIONAL FPAK DE RALIS – TURISMO**

**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE RALIS – 1600**

**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE RALIS – MARCAS – ABSOLUTO**

**CAMPEONATO NACIONAL FPAK CLASSICOS RALIS – ABSOLUTO**

**CAMPEONATO NACIONAL FPAK CLASSICOS RALIS – CAT 2 H71**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK CLASSICOS RALIS – CAT 4 H80**  
**CAMPEONATO OPEN DE RALIS – ABSOLUTO**  
**CAMPEONATO OPEN DE RALIS – CATEGORIA 3**  
**CAMPEONATO DE RALIS “CORAL” DA MADEIRA – ABSOLUTO**  
**CAMPEONATO DE RALIS “CORAL” DA MADEIRA – 1600**  
**CAMPEONATO DE RALIS “CORAL” DA MADEIRA – TURISMO**  
**CAMPEONATO OPEN RALIS DA MADEIRA – DIVISÃO 1**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE VELOCIDADE – CATEGORIA 2**  
**CAMPEONATO OPEN DE VELOCIDADE**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK CLASSICOS DE VELOCIDADE – H76**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK CLASSICOS DE VELOCIDADE 1300 – CL. ESPECIAL**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE AUTOCROSS – DIVISÃO 1**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE AUTOCROSS – DIVISÃO 2**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE AUTOCROSS – DIVISÃO 3**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE RALICROSS – DIVISÃO 1**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE RALICROSS – DIVISÃO 3**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE CROSSCAR**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE MONTANHA – CATEGORIA 1**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE MONTANHA – CATEGORIA 2**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE KARTING – F 125 LIVRE**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE KARTING – K125 CLASSE A**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE KARTING – INTER A**  
**CAMPEONATO NACIONAL FPAK DE KARTING – JUNIOR**

**4****COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS**

A nível de competições internacionais, inscritas no calendário internacional da FIA, e pontuando (ou não) para os diversos Campeonatos e Troféus FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes 13 competições:

<b>AUTOCROSS INTERNACIONAL DE FOZ CÔA</b>
<b>AUTOCROSS INTERNACIONAL DE MURÇA</b>
<b>21ª BAJA ACP REPSOL 500 / PORTALEGRE</b>
<b>CIRCUITO DO PORTO (CMVT)</b>
<b>RALLYCROSS INTERNACIONAL DE MONTALEGRE</b>
<b>RALLYE CENTRO DE PORTUGAL</b>
<b>RALLYE VINHO DA MADEIRA</b>
<b>RAMPA INTERNACIONAL SERRA DA ESTRELA</b>
<b>SATA RALLYE AÇORES</b>
<b>VODAFONE RALLYE DE PORTUGAL</b>
<b>VODAFONE RALLYE TT TRANSIBERICO</b>
<b>WORLD SERIES BY RENAULT</b>
<b>XX VOLTA À MADEIRA CLASSIC RALLY</b>

Saliente-se o elevado nível organizativo atingido pelas provas pontuáveis para os Campeonato da Europa de Ralis (Rallye Vinho da Madeira), Taça da Europa FIA de Ralis (SATA Rallye Açores e Rallye Centro de Portugal), Campeonato do Mundo FIA de Viaturas de Turismo (Boavista), Taça do Mundo FIA de Todo o Terreno (Rali TT Transibérico), Troféu Internacional de Bajas (Baja Anta da Serra 500 Portalegre), Campeonato da Europa de Autocross (Autocross Internacional de Murça e Autocross Internacional de Foz Côa) e Campeonato da Europa de Ralicross (Ralicross Internacional de Montalegre) e ainda do Vodafone Rali de Portugal, que voltou ao fim de cinco anos e com o maior sucesso, a integrar o Campeonato do Mundo de Ralis.

O que permitiu que Portugal continuasse a receber os maiores encómios por parte dos Observadores FIA, em relação à elevada qualidade das organizações nacionais.

Foram ainda mais 23, as provas Portuguesas igualmente inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA 2007, como provas NEAFP (Provas nacionais com participação estrangeira autorizada),

<b>RALI TORRIÉ</b>
<b>OPEN DE PORTUGAL (K)</b>
<b>CIRCUITO ACDME 1</b>
<b>BAJA TT SENENIS / SERRAS DO NORTE</b>
<b>CIRCUITO BRAGA 1</b>
<b>CIRCUITO DE LEIRIA (K)</b>
<b>CIRCUITO ACDME 3 / CAMP ESPANHA GT / F3</b>
<b>CIRCUITO DE BRAGA (K)</b>
<b>RALICROSS MONTALEGRE 1</b>
<b>CIRCUITO DA GRANJA DO MARQUES</b>
<b>CIRCUITO DO S C P (K)</b>
<b>CIRCUITO DO C A V REAL (K)</b>
<b>2º GRANDE PREMIO HISTORICO DO PORTO</b>
<b>CIRCUITO BRAGA 2</b>
<b>CIRCUITO DO VITORIA F CLUBE (K)</b>
<b>RALI DE PORTUGAL HISTORICO</b>
<b>TAÇA DE PORTUGAL (K)</b>
<b>CIRCUITO DE VILA REAL</b>
<b>CIRCUITO DO MOTOR C ESTORIL</b>
<b>RALLY CASINOS DO ALGARVE</b>
<b>CIRCUITO ACDME 6 – 6 HORAS V de V</b>
<b>24 HORAS TT VODAFONE</b>
<b>6 HORAS RESISTENCIA CLASSICOS DE BRAGA</b>

perfazendo-se assim um total de 36 provas portuguesas inscritas nos calendários internacionais FIA de 2007.

Saliente-se que a partir de 2008, as provas NEAFP deixam de existir, passando as provas nacionais que queiram aceitar a inscrição de concorrentes estrangeiros, a inscreverem-nas no Calendário Internacional da FIA ou aplicando o disposto na nova redacção do Artigo 18º do CDI.



**5****CLUBES FEDERADOS**

No final do ano de 2007, estavam filiados na FPAK um total de 91 Clubes e 4 Associações, com a seguinte implantação geográfica:

Distritos / Reg. Autónomas	N.º de Associações	N.º de Clubes Filiados
<b>Aveiro</b>	-	<b>2</b>
<b>Beja</b>	-	<b>1</b>
<b>Braga</b>	-	<b>5</b>
<b>Bragança</b>	-	<b>4</b>
<b>Castelo Branco</b>	-	<b>3</b>
<b>Coimbra</b>	-	<b>4</b>
<b>Évora</b>	-	<b>4</b>
<b>Faro</b>	-	<b>4</b>
<b>Guarda</b>	-	<b>4</b>
<b>Leiria</b>	-	<b>3</b>
<b>Lisboa</b>	<b>2</b>	<b>14</b>
<b>Portalegre</b>	-	<b>1</b>
<b>Porto</b>	<b>2</b>	<b>15</b>
<b>Santarém</b>	-	<b>3</b>
<b>Setúbal</b>	-	<b>2</b>
<b>Viana do Castelo</b>	-	-
<b>Vila Real</b>	-	<b>5</b>
<b>Viseu</b>	-	<b>3</b>
<u>REGIOES AUTONOMAS</u>		
<b>Açores</b>	-	<b>5</b>
<b>Madeira</b>	-	<b>9</b>
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>91</b>

## 6 PROVAS POR DISCIPLINA

Integraram o calendário nacional de 2007, um total de **235** provas, divididas pelas seguintes disciplinas:

Disciplina	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
AUTOCROSS	8	7	8	8	10	9	10	15
AUT. ANTIGOS	1	6	5	3	3	7	13	18
CAMIÃO RACING	1	1	0	2	6	5	6	6
CROSSCAR	9	9	8	8	8	7	9	14
KARTING	38	44	47	62	67	89	75	80
MONTANHA	8	8	10	9	8	8	7	11
PERICIAS	46	47	43	40	50	48	61	40
RALICROSS	12	12	8	10	11	7	23	22
RALIS – 1ª Categoria	54	59	99	97	85	77	73	72
RALIS – 2ª Categoria	2	3	2	5	6	8	8	9
RALIS – Reg. Histórica	26	19	21	22	18	11	11	0
TODO O TERRENO	9	14	18	19	14	14	13	12
VELOCIDADE	17	17	21	22	26	24	21	15
OUTROS	4	2	1	1	0	6	0	0
<b>Total</b>	<b>235</b>	<b>248</b>	<b>291</b>	<b>308</b>	<b>322</b>	<b>320</b>	<b>330</b>	<b>314</b>

Graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2007, a “rede de atendimento” da FPAK para mais de 40 locais em diferentes partes do país, o que veio proporcionar aos Licenciados grande facilidade na requisição das suas Licenças Desportivas.

Foram emitidas em 2007 um total de 4 845 Licenças Desportivas, nas diferentes categorias de Automobilismo (2 290), Karting (402), Concorrentes Morais (121), Chefes e Assistentes de Equipa (482), Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova (1 550).

Nos termos da informação prestada ao Instituto do Desporto de Portugal, no que se refere à candidatura a apoios financeiros dos Contratos-Programa 2008, os Licenciados FPAK estavam assim divididos em 2007:

### Treinadores e Árbitros/Juízes em actividade no Quadro Competitivo Oficial de 2007

Árbitros/Juízes	QUANT.	Total
<b>Actividades Diversas</b>	<b>460</b>	
<b>Chefes de Posto</b>	<b>163</b>	
<b>Comissários Desportivos e Técnicos</b>	<b>426</b>	
<b>Cronometristas/Controladores</b>	<b>82</b>	
<b>Directores de Prova e Adjuntos</b>	<b>151</b>	
<b>Fiscais de Pista</b>	<b>268</b>	<b>1550</b>
<b>Outros Agentes</b>		
<b>Chefes e Assistentes de Equipa</b>	<b>482</b>	
<b>Concorrentes Morais</b>	<b>121</b>	<b>603</b>
<b>TOTAL ABSOLUTO</b>	<b>-</b>	<b>2153</b>

## Praticantes com seguro desportivo que participaram no Quadro Competitivo Oficial de 2007

Distritos	Até Juniores Masculinos	Até Juniores Femininos	Juniores Masculinos	Juniores Femininos	Seniores Masculinos	Seniores Femininos	Veteranos Masculinos	Veteranos Femininos	Total Masculinos	Total Femininos	TOTAL
<b>Aveiro</b>	5	0	1	0	37	0	4	0	47	0	<b>47</b>
<b>Beja</b>	0	0	1	0	10	1	4	0	15	1	<b>16</b>
<b>Braga</b>	8	1	2	1	217	11	45	0	272	13	<b>285</b>
<b>Bragança</b>	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	<b>3</b>
<b>Castelo Branco</b>	0	0	0	0	17	0	1	0	18	0	<b>18</b>
<b>Coimbra</b>	0	1	2	0	47	1	9	0	58	2	<b>60</b>
<b>Évora</b>	1	0	0	0	29	1	9	0	39	1	<b>40</b>
<b>Faro</b>	5	0	3	0	92	3	17	0	117	3	<b>120</b>
<b>Guarda</b>	0	0	0	0	13	0	2	0	15	0	<b>15</b>
<b>Leiria</b>	8	3	1	0	75	5	11	0	95	8	<b>103</b>
<b>Lisboa</b>	27	8	9	3	415	12	148	2	599	25	<b>624</b>
<b>Portalegre</b>	0	0	0	0	28	0	6	0	34	0	<b>34</b>
<b>Porto</b>	28	7	12	2	441	17	111	0	592	26	<b>618</b>
<b>Santarém</b>	2	0	2	0	51	0	12	0	67	0	<b>67</b>
<b>Setúbal</b>	7	0	1	0	39	1	12	0	59	1	<b>60</b>
<b>Viana do Castelo</b>	3	1	0	0	16	0	1	0	20	1	<b>21</b>
<b>Vila Real</b>	3	0	3	0	45	2	9	0	60	2	<b>62</b>
<b>Viseu</b>	0	0	0	0	15	0	1	0	16	0	<b>16</b>
<b>Açores</b>	0	0	0	0	194	13	17	0	211	13	<b>224</b>
<b>Madeira</b>	11	1	8	0	200	15	24	0	243	16	<b>259</b>
<b>TOTAL</b>	<b>108</b>	<b>22</b>	<b>45</b>	<b>6</b>	<b>1983</b>	<b>82</b>	<b>444</b>	<b>2</b>	<b>2580</b>	<b>112</b>	<b>2692</b>

No que se refere a Serviços prestados e numa área muito específica, os valores envolvidos foram inferiores aos verificados em anos anteriores (Sistema de Controlo de Segurança GPS/GSM), pelo que merecem uma análise detalhada no presente relatório.

#### Sistema de controlo de segurança GPS/GSM:

Tal como se referia nos Relatórios dos anos anteriores, e graças ao apoio consubstanciado em “Contrato Programa específico para a modernização de equipamento” oportunamente celebrado com o IDP, foi possível adquirir em 2002, com “Sistemas GPS/GSM” para controlo e acompanhamento dos concorrentes e absoluta segurança nas provas de Todo o Terreno.

Em finais de 2007, e fruto de actualização dos sistemas e da recuperação de algumas unidades que se foram deteriorando, esses 100 equipamentos estavam já de novo, totalmente operacionais e actualizados.

No seguimento de um novo Contrato Programa de Apetrechamento Desportivo celebrado ainda em 2006 com o IDP mas cuja efectivação apenas se viria a concretizar em 2007, viremos a dispor durante o ano de 2008, de um total de mais de 150 unidades em condições totalmente operacionais.

Por outro lado, e fruto dos elevados custos que vínhamos suportando no que se refere às comunicações de controlo do sistema quando em prova, já que as transmissões embora sendo feitas segundo o sistema de transmissões de dados, são efectuadas através da rede GSM, foi possível efectuar para 2007, um acordo de permuta do patrocínio do CNTT com a operadora de comunicações VODAFONE, o qual permitiu que os custos dessas comunicações viessem a ser permutados através desse acordo de patrocínio, reduzindo-se em cerca de 40 % os custos que vínhamos suportando em relação à utilização efectiva dos sistemas de segurança e controlo GPS/GSM.

Idêntico acordo com a VODAFONE foi estabelecido para 2008.

#### **Regularização de valores**

Se no que se refere ao funcionamento dos sistemas GPS/GSM, tudo decorreu na maior normalidade, já no que se refere ao cumprimento dos prazos de pagamento pelos Clubes à FPAK é que a situação se continua a revelar altamente preocupante.

No final de 2007, os débitos atrasados por parte de alguns Associados e outros Agentes Desportivos relacionados, atingiam um valor superior a € 165 000, entre quotas, taxas de calendário ou de inspecção/homologação e prémios de seguro.

Sendo os prémios de seguro valores cobrados adiantadamente e junto com as respectivas inscrições nas provas, pelos Clubes aos Concorrentes, não é admissível que tais valores venham a ser utilizados para fins diferentes do que está definido regulamentarmente.

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 € 63 000,00.

Sendo que em alguns casos, apenas quando algum desses licenciados vier requerer a emissão de uma nova licença desportiva, será possível efectuar a cobrança de tais valores.

Toda esta situação anormal, aliada ao menor número de provas realizadas em 2007, levou-nos mais uma vez à necessidade de recurso a um crédito financeiro extraordinário junto da Banca no final do ano, para solver os compromissos da FPAK perante os seus fornecedores, os quais não podiam, como é óbvio, ser protelados.

O número total de colaboradores permanentes ao serviço da FPAK no final de 2007, era de 17, dos quais 14 na Sede e 3 na Delegação Norte.

Não se tendo verificado quaisquer outras alterações no quadro de pessoal ao serviço da FPAK, à excepção do caso específico da admissão de uma Auxiliar de Limpeza (a tempo parcial), o quadro actual da FPAK é o seguinte:

**DIRECTOR TECNICO DESPORTIVO – Nuno Jorge dos Santos Costa Vilarinho**

**SECRETÁRIO GERAL – José Manuel Alves Caetano**

**CHEFE de SERV. ADMIN. E 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**

**Maria Isabel Mendonça Marques**

**Sandra Cristina Marques Alves Pereira (Deleg. Norte)**

**ARQUIVO / SERVIÇO EXTERNO – Vítor Manuel Garcia Vilar**

**AUXILIAR DE LIMPEZA – Cizalta Mendes**

Por decisão da Direcção e tendo em consideração o plano de restrição de custos em vigor, foi efectuada em 2007 uma actualização da massa salarial, tendo em conta o Orçamento provisional oportunamente aprovado pela Assembleia Geral.

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 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 quatrocentos mil Euros 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 – foram as duas instalações avaliadas no final de 2004, por avaliadores independentes nomeados pela banca, em valor que excederia os € 800 000,00.

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 é claramente superior a um milhão de Euros.

Através de uma renegociação efectuada com o Banco (Millennium BCP) com vista ao indispensável apoio financeiro pontual de tesouraria no final do ano de 2006, foi possível reescalonar esses financiamentos num único, com o prazo de 731 dias, desde 4 de Dezembro de 2006, vencendo-se a última prestação deste empréstimo com data valor de 4 de Dezembro de 2008.

Sendo o capital mutuado amortizado em 24 (vinte e quatro) prestações mensais, iguais no montante de € 16 273,87 (dezasseis mil, duzentos e setenta e três Euros e oitenta e sete cêntimos), relativas a capital e a juros, a primeira debitada com data valor de 04.01.2007 e as outras subsequentemente nos 23 (vinte e três) meses seguintes.

O que significa que no final de 2008, a FPAK terá garantido nos seus primeiros catorze 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 foi obtida essencialmente à custa de uma gestão racional, rigorosa e equilibrada, tendo em atenção que as únicas receitas desta Federação, são provenientes exclusivamente da emissão de Licenças Desportivas e das Taxas de Inscrição de Calendário.

Já que os apoios governamentais recebidos anualmente para a actividade directa da FPAK, representam pouco mais de 3 % das receitas geradas pela nossa actividade corrente.



Valor esse, que nem sequer tem compensado o custo do IVA que temos que suportar anualmente. Tendo em consideração a taxa (variável) “pró rata” que nos é fixada anualmente (4,4 % em 2007) no que se refere à dedução do IVA debitado pelos nossos fornecedores.

O que significou que 95,6 % do IVA total (cerca de € 90 000,) que pagamos aos nossos fornecedores, foi suportado como custo real pela FPAK em 2007.

Ou seja, temos na realidade liquidado anualmente ao Estado em sede de IVA, valor superior ao subsídio que o mesmo Estado nos atribui oficial e anualmente em apoio à nossa actividade federativa.

## **12 ACTIVIDADE FINANCEIRA**

A quebra pronunciada de receitas verificadas em 2006, no que se refere à emissão de licenças desportivas e aos direitos de inscrição no Calendário Desportivo Nacional, levou desde logo, à implementação de medidas restritivas ao nível dos custos, cujos efeitos, contudo, apenas se vieram a verificar com efectividade no exercício de 2007.

Os números de 2007, quando comparados com o exercício anterior, revelam uma ligeira melhoria no que se refere à emissão de licenças desportivas, com mais cerca de 7 % (correspondente a mais 240 licenças emitidas em relação ao ano anterior), mas simultaneamente uma redução (já esperada, aliás) de cerca de 12 %, no que se refere aos direitos de inscrição no Calendário Desportivo Nacional, por via da diminuição do número de provas realizadas.

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se uma melhoria relativa na actividade da Federação, traduzida num acréscimo de 21,9 % nos proveitos operacionais contra um aumento de apenas 2,08 % nos correspondentes custos operacionais. Do que resultou um resultado operacional positivo de € 197 951.

No entanto, dois factores influenciam significativamente os resultados apresentados, quando comparados com o respectivo Orçamento Previsional de 2007.

Por um lado, o valor total das taxas de inscrição no Calendário Internacional FIA, sofreu em 2007 um agravamento considerável pelo simples facto da inscrição de duas provas integradas em Campeonatos do Mundo (Rali de Portugal e Circuito da Boavista/WTCC).

Em que e apenas por via destas duas provas, se verifica, quer nos custos, quer nos proveitos, um aumento de € 310 000. Note-se que sobre estes valores, a FPAK não auferiu qualquer proveito percentual.

Por outro lado e este sim, com peso significativo nos custos, o facto de apenas em finais do 2º trimestre de 2007, termos sido debitados pela seguradora pelos seguros relativos aos quatro últimos meses de 2006.

O que, e tal como se consigna na Demonstração de Resultados Extraordinários 2007, como custos de exercícios anteriores, implicou um agravamento nos custos efectivos de 2007, em cerca de 145 000 Euros.

Do que resultou, e em relação ao Orçamento oportunamente aprovado pela Assembleia Geral para 2007, que se registasse um aumento de 30,1 % em relação aos custos previstos, mas a que correspondeu contudo um acréscimo de 30,36 % em relação aos proveitos orçamentados.

Considerando o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK encerrou o exercício com um resultado líquido (positivo) de **€6 187**, quando no exercício anterior tinha registado um resultado (negativo) de €321 509.

As amortizações do exercício de 2006 foram no valor de **€41 551** e o “cash-flow” de **€47 738**.

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no exercício de 2007,

os <b>Proveitos</b> ascenderam a	€2 969 760,48
e os <b>Custos</b> a	€2 963 573,15

tendo-se apurado um Resultado líquido (positivo) de **€ 6 187,33** que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 17 de Março de 2008  
A Direcção,