



RELATÓRIO DE ACTIVIDADES

2009

INTRODUÇÃO

- O ano de 2009 poderá ser considerado como o ano mais difícil da história da FPAK.

Confirmando, infelizmente, que o ano de 2008 havia sido já prenunciador dos tempos de séria crise que o País viria a atravessar.

- Pelo que a crise económica que continuamente vem assolando o país desde 2006 e que se agravou substancialmente em 2009, não foi certamente estranha ao decréscimo do número de licenças desportivas que vêm sendo anualmente emitidas desde então.

- 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. No entanto, e mesmo assim, as nossas receitas aumentaram em 2009 (mais 13,5 % em relação a 2008) e os custos, rigorosamente controlados, demonstraram uma significativa redução em relação ao exercício anterior (cerca de 6.3 % menos, em relação a 2008).

- Não se devendo esquecer 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.

- Mas podemos felizmente orgulhar-nos de termos os salários em dia, mesmo com sacrifício de todos os nossos colaboradores. Que desde Janeiro de 2007 não beneficiavam de qualquer actualização dos seus vencimentos, actualização essa que foi entretanto efectuada em 2009, nos termos previstos no Orçamento oportunamente aprovado pela Assembleia Geral.

E de termos a situação perante a administração fiscal e a segurança social regularizada e em dia.

- Terminando agora um ciclo, que correspondeu ao mandato dos actuais Órgãos Sociais eleitos em 2006, poderemos afirmar com toda a certeza que ao longo deste mandato, mantivemos, como havíamos prometido, um diálogo sereno e apaziguador, sem alimentar conflitos.

Já que num período conturbado e de crise económica global como tem sido estes últimos anos, foi, e continuará a ser no futuro, absolutamente necessária a tranquilidade e confluência de energias e de interesses, para que todos juntos possamos “levar a nau a bom porto”.

Por isso mesmo, e se queremos ser vencedores, teremos que enfrentar, todos sem excepção, esta crise de frente e não ficarmos à espera que apareçam, sabe-se lá de onde, soluções milagrosas.

- Nestes quatro anos, ultrapassamos, salvo num ou noutro caso isolado, algumas das más experiências do passado. Conforme se descreve no presente relatório e seus anexos, bem como nos Relatórios dos exercícios anteriores.

FACTOS

● Nas eleições efectuadas em Paris em 23 de Outubro de 2009, no decorrer da Assembleia Geral da Federação Internacional do Automóvel, e nas quais Jean Todt (a que a FPAK deu total apoio) foi eleito como novo Presidente da FIA, Portugal voltou a ver reconhecido o alto prestígio internacional de que desfruta no seio do Desporto Automóvel mundial, através da eleição do Presidente da FPAK, Luiz Carlos de Brito Pinto de Freitas, para um mandato de quatro anos (2009-2013) como membro permanente do Conselho Mundial do Desporto Automóvel da FIA e do Professor Doutor António Emílio Peixoto Vasconcelos Tavares, como membro suplente do mesmo Conselho Mundial.

Esta eleição atesta sobretudo, o reconhecimento dos órgãos da FIA, pela eficiente e correcta actuação desenvolvida pela FPAK, desde que foi oficialmente designada pela FIA como a Autoridade Desportiva Nacional Portuguesa.

Paralelamente e na sequência da proposta apresentada pelo Conselho Mundial do Desporto Automóvel, a FPAK viu nessa mesma Assembleia Geral 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 2010 nas seguintes Comissões FIA:

CALENDARIO (*)

CIK

CIRCUITOS

DESPORTO AUTOMOVEL HISTORICO

GT

G. TRABALHO HOMOLOGAÇÕES E TECNICA

MONTANHA

OFFROAD

TODO O TERRENO

TURISMOS

LUIZ PINTO DE FREITAS

NUNO VILARINHO

EDUARDO FREITAS

JOSE VIEIRA

EDUARDO FREITAS

GABRIEL PAULA

NUNO VILARINHO

VITOR SOUSA

PEDRO CORDEIRO

LUIZ PINTO DE FREITAS

() O Presidente da FPAK, Luiz Pinto de Freitas, foi reeleito pela oitava vez para a Presidência 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, através da sua permanente actualização no site da FPAK na Internet.

Que registou durante o ano de 2009, uma média superior a 700 consultas diárias.

- No seu décimo quinto ano de actividade como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organizou no ano de 2009, 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 2009, cinquenta operações de Controlo Antidopagem, que abrangeram praticamente a totalidade das disciplinas do automobilismo e do karting, bem como, e pela primeira vez, uma operação de Controlo Anti-alcool.

- Tal como referíamos já no Relatório de 2007, a publicação da nova Lei de Bases da Actividade Física e do Desporto (Lei 5/2007), que veio alterar algumas das normativas em vigor, iria permitir – tão logo fosse publicada a sua respectiva legislação complementar, nomeadamente o novo Regime Jurídico das Federações Desportivas, o que veio a suceder em 31 de Dezembro de 2008 – que se iniciasse o processo de revisão dos Estatutos da FPAK.

Os quais deveriam passar a contemplar não só as novas normas regulamentares que entrariam 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 entanto e por força dessa nova regulamentação, os Estatutos tiveram que ser substancialmente alterados e de uma forma bem diferente daquela que prevíamos fazer já desde 2006.

Em que apenas prevíamos corrigir as disparidades e desequilíbrios de alguns dos seus artigos, cuja desactualização era evidente. Mas mantendo a FPAK como a efectiva representação (e a participação activa) de todos os seus Associados e não como algo alheio aos interesses e necessidades de cada um dos seus membros.

Pelas novas normas das Federações, as Assembleias Gerais a partir de 2010, não mais serão constituídas pelos Clubes e Associações de praticantes ou oficiais de prova que estão integradas na FPAK, mas sim por uma Assembleia de Delegados a designar pelos Clubes e Associações, prejudicando de alguma forma o balanceamento que deveria existir entre cada um dos nossos Associados, face aquilo que cada um organiza e de que é capaz.

Sendo que a revisão estatutária foi concluída em Julho de 2009, nos termos definidos pelo Despacho 3203/2009 de 14.01.2009, publicado em 26 de Janeiro de 2009.

Pelo que na Assembleia Geral da FPAK realizada em 15 de Julho de 2009, na qual estiveram representados 83,30 % do universo dos votos válidos, foram aprovados por unanimidade os novos Estatutos da FPAK e aprovado por maioria (com uma abstenção) o novo Regulamento Eleitoral, os quais, nos termos estatutários haviam sido previamente submetidos pela Direcção à apreciação dos Associados.

● Tal como decorria da aplicação no disposto no Decreto-Lei nº 248-B 2008 de 31 de Dezembro, os novos Estatutos da FPAK e o respectivo Regulamento Eleitoral aprovados pela Assembleia Geral, entraram em vigor no início da nova época desportiva, ou seja, a partir de 1 de Janeiro de 2010.

Nos termos previstos na regulamentação em vigor, a FPAK remeteu em 16 de Julho de 2009 ao Instituto do Desporto de Portugal cópia desses mesmos documentos, para que este se pronunciasse sobre a sua conformidade com o Regime Jurídico das Federações Desportivas – Decreto-Lei nº 248-B/2008, de 31 de Dezembro.

O que este viria a fazer por ofício recebido na FPAK apenas em 23 de Novembro de 2009.

Constava do referido ofício que, da análise efectuada pelo IDP aos Estatutos da Federação, resultava um conjunto de situações que levavam ao entendimento sobre a não existência de conformidade dos Estatutos da FPAK com o disposto no Decreto-Lei nº 248-B/2008, de 31 de Dezembro.

Por carta de 30 de Novembro de 2009, a FPAK respondeu ao IDP, dissecando os vários pontos constantes do ofício em questão e referindo, em síntese:

Entende a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting ter provado a não justificação das principais referências a eventuais inconformidades dos Estatutos da FPAK directamente questionadas pelo Instituto de Desporto, excepto nas questões para as quais é solicitada uma reunião com carácter de urgência, e donde resulta uma manifesta inaplicabilidade do normativo legal, considerando que os seus Estatutos cumprem integralmente o espírito do decreto-lei 248-B/2008, de 31 de Dezembro.

Assim, solicitamos a revisão dos fundamentos do projecto de decisão e a aprovação dos estatutos revistos pela Assembleia Geral da FPAK em 15/07/2009, ao mesmo tempo que nos disponibilizamos para uma reunião com carácter de urgência para discutir os fundamentos deste nosso entendimento.

Tal reunião com o IDP viria a efectuar-se em meados de Dezembro de 2009, tendo a mesma decorrido de uma forma altamente positiva. Sendo contudo necessário proceder-se à correcção do texto de alguns poucos Artigos dos Estatutos e do correspondente Regulamento Eleitoral, o que viria a ser efectuado já no 1º trimestre de 2010.

Tendo sido indispensável a realização de uma nova Assembleia Geral, para que essas pequenas alterações fossem aprovadas pelos Associados da FPAK, de forma a que o IDP pudesse confirmar a integral conformidade dos Estatutos da FPAK com o disposto no Decreto-Lei nº 248-B/2008, de 31 de Dezembro.

Tal Assembleia Geral foi realizada em 8 de Março de 2010, de forma a possibilitar que quando se realizar a Assembleia Geral para aprovação do presente Relatório e as Contas referentes ao exercício de 2009 e simultaneamente se efectue o acto eleitoral dos novos Órgãos Sociais para o novo quadriénio 2010-2013, tivesse já o IDP confirmado em definitivo a conformidade dos Estatutos da FPAK com o disposto no Decreto-Lei nº 248-B/2008, de 31 de Dezembro.

O que aconteceu através do seu ofício de Março de 2010.

- No seguimento dos contactos iniciados em 2006 com a ex-Direcção Geral de Viação, que foi contudo extinta em 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.

Possibilitando 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 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 inspeção igualmente necessários para se obter a matrícula Portuguesa, passariam a permitir tal legalização.

No entanto, a extinção da ex-DGV e a conseqüente 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.

Daí que todo o processo tivesse que ser de novo reiniciado, mas agora junto do IMTT, esperando nós que da reunião de trabalho havida em 30.09.2008 e do envio que nos foi feito para consulta por parte do IMTT em 22 de Janeiro de 2009 do projecto de Decreto Regulamentar que estabeleceria o regime jurídico da atribuição de matrícula, transformação, inspeção e circulação dos veículos de competição, fosse possível acelerar o processo que finalmente, possibilitasse as tão desejadas inspeções periódicas aos veículos de competição e a sua conseqüente legalização em termos de circulação rodoviária. Infelizmente, e apesar da nossa pronta resposta (em 04.02.2009) à consulta que nos foi feita, e das nossas posteriores insistências sobre o mesmo assunto, não mais voltamos a receber do IMTT quaisquer informações sobre a evolução do processo.

Pese embora o facto de em Maio de 2009, o mesmo IMTT ter remetido a várias entidades ligadas ao sector automóvel – que não à FPAK – uma nova versão de texto do projecto de Decreto Regulamentar que estabeleceria o regime jurídico da atribuição de matrícula, transformação, inspeção e circulação dos veículos de competição, já com a menção de ter sido “ouvida” a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting e que contemplava as várias sugestões de alteração ao texto inicial que havíamos proposto.

Em 28 de Outubro de 2009, por carta registada com aviso de recepção, dirigida ao Senhor Presidente do INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES, referíamos, depois de voltar a historiar todo o processo, e em conclusão:

“Apesar dos dois ante-projectos de decreto regulamentar já acima referidos, continuamos a desconhecer em absoluto qual a evolução que o assunto possa ter merecido por parte do IMTT.

Pelo que muito gratos ficaremos se digne V. Exa. mandar informar-nos do que entender como conveniente sobre este assunto e da consequente promulgação e publicação da legislação aplicável.

Tal como sempre manifestamos, disponibilizamo-nos totalmente para a realização de toda e qualquer reunião complementar que se revele necessário efectuar com os técnicos desse IMTT que V. Exa. melhor entenda designar, no sentido de se encontrar uma solução definitiva, que do ponto de vista legal, permita solucionar com a maior brevidade possível o grave problema efectivamente existente.”

Como resposta, e até à data, obtivemos apenas a confirmação dos CTT que a carta havia sido devidamente recebida no IMTT.

Mas do IMTT, “nem novas nem mandados”!

● **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 mais acessíveis.

● 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 2006, tal efeito nota-se imediatamente nos desportos motorizados, face a essa retracção do “mercado” potencialmente apoiante das provas ou dos seus participantes.

● Por seu lado, a FPAK extinguiu em 2006, um Campeonato de Ralis que estava “moribundo” – o Campeonato de Promoção – porque apresentava uma média baixíssima de participantes, transformando-o num novo Campeonato.

E essa transformação acabou por ser um enorme sucesso logo em 2007, através do então criado de raiz Campeonato OPEN de Ralis.

Que passou da média dos 20 participantes em 2005 e 13,4 em 2006 dos antigos Campeonatos de Promoção, para os significativos 51,8 em 2007, 64,4 em 2008 e os bem significativos 61,2 de 2009, no conjunto das dez provas que o compõem.

Para o que foi muito importante a existência de um “Promotor” desse Campeonato, a empresa “Startsign”, que desenvolveu desde 2007 e a nível regional (nas zonas onde as diferentes provas se disputaram) um excelente trabalho de promoção das provas que integram este Campeonato. Mas que infelizmente e por falta de apoio dos seus patrocinadores, irá suspender temporariamente a sua actividade em 2010.

- Os Campeonatos de Circuitos e de Clássicos revitalizaram fortemente nestes últimos anos a velocidade nacional. E o novo Campeonato de Portugal de GT irá certamente trazer em 2010 um ainda maior interesse aos circuitos nacionais.

- Em 2010, dos seis únicos Campeonatos do Mundo que existem a nível da FIA, quatro deles marcarão presença em Portugal: os Mundiais de RALIS, de Turismos e o de GT's, bem como a Taça do Mundo de Todo o Terreno. Voltando ainda o Karting internacional a marcar presença no nosso país, com a disputa em Braga das Taças do Mundo CIK-FIA de KF3 e KZ1.

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 2009, 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), a dupla Armindo Araújo e Miguel Ramalho, garantiu em 2009 os primeiros títulos de Campeões do Mundo de automobilismo obtidos por pilotos Portugueses.

Num ano de grande sucesso a nível internacional dos pilotos Portugueses, com destaque para as brilhantes vitórias dos jovens António Félix da Costa (Formula Renault Northern European Cup) e David da Luz (vencedor da Taça do Mundo de Karting na Categoria KF2), da equipa Quifel/ASM Team e de Miguel Pais do Amaral (na Categoria LMP 2 das Le Mans Series) e os títulos mundiais da dupla Armindo Araújo e Miguel Ramalho, 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 todos estes gloriosos Campeões “escreveram” em 2009 algumas das páginas mais brilhantes da história de todo o desporto nacional.

- Um dos problemas mais frequentemente referidos nos últimos anos 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 livres.

Sendo óbvio que só eles 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 2009, no que se refere à graduação e à licença necessária para participar nos diferentes Campeonatos, continuaram a ser exactamente os mesmos que vigoraram em 2008 e em 2007. E manter-se-ão para 2010.

Note-se que um licenciado poderá, por exemplo, participar em ralis no ano de 2010, 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 2010, publicada no site oficial da FPAK desde Novembro de 2009.

- Sugere-se ainda que a FPAK deveria despender dinheiro (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 efectuada 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-nos contudo grato salientar que, graças à cedência de direitos de imagem dos principais Campeonatos de Portugal que a FPAK contratualizou já desde 2004 com a empresa portuguesa TSM – Television Sports' Management, Lda., o desporto automóvel nacional beneficiou em 2009 de um total de 247 horas de televisão (contra as cerca de 172 horas de 2008), das quais algumas em directo. Criando um retorno financeiro de mais de 41 milhões de Euros, contra os apenas 34 milhões atingidos em 2008.

Num total de mais de 656 horas de desporto automóvel em geral que foram emitidas em 2009 nos canais nacionais, em que os Grandes Prémios de F1 tiveram, como é óbvio, a parte de leão, com cerca de 40 % do tempo total de antena.

Sem que nestes totais estejam contabilizados os tempos totais de emissão dedicados anualmente ao desporto automóvel pela RTP Açores e pela RTP Madeira, por a empresa que elabora estas estatísticas (“Cision”) não dispor no continente, em permanência, do sinal emitido por estas duas estações televisivas. Mas que no seu conjunto representam mais 80 horas de desporto automóvel na televisão nestas duas Regiões Autónomas.

- Saliente-se igualmente o sucesso das transmissões televisivas em directo/diferido, de oito das dezasseis corridas que integraram o Campeonato e a Taça de Portugal de Circuitos 2009.

O que possibilitou que o retorno financeiro obtido pela Velocidade nacional através da televisão, tenha aumentado mais de 50% em relação a 2008, atingindo já em 2009 um valor superior aos 15 milhões de Euros.

Para o que foi muito importante a existência de um “Promotor Oficial” desse Campeonato, a empresa “Full Eventos, Lda.”, que tem desenvolvido desde 2007 e a nível nacional, um excelente trabalho de promoção das provas que integram este Campeonato.

Existindo ainda, um site oficial exclusivo do Campeonato de Portugal de Circuitos, da responsabilidade da empresa “Promotora” (www.ptcc.com), cuja actualidade e extensão de informação é igualmente relevante.

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

O desporto automóvel confirmou em 2009 porque é 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 Rali de Portugal, do Rali Transibérico, do Campeonato do Mundo de Viaturas de Turismo (WTCC) e mais recentemente das provas que o novíssimo Autódromo Internacional do Algarve trouxe ao nosso país: A1GP, GP2, Le Mans Series, FIA GT, Internacional GT Open, 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 no retorno mediático.

“O espaço que, quer provas, quer pilotos, ocupam nos órgãos de comunicação social portugueses e não só, é actualmente, e muito contrariamente àquilo que se esperaria em tempo de crise, muito elevado.

A associação de imagem aos desportos motorizados tem-se revelado para as marcas investidoras como um caminho a manter, dado os dividendos que daí retiram, não só em notoriedade como em espaço que ocupam nos Media”, dizia em 2009, Luís Pacheco Mendes, Vice-Presidente da Cision.

● Não poderemos deixar de recordar – e esta é já uma discussão muito antiga – que urge rever as condições de acesso às provas 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 têm estado de certa forma “isentos”, graças ao tão valioso apoio das Autarquias que vão patrocinando as provas.

Pelo que 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.

- Não poderíamos deixar de referir neste relatório, o 1º ano de actividade de um novo complexo desportivo destinado exclusivamente aos desportos motorizados – o Autódromo Internacional do Algarve.

Cuja concepção e características técnicas, o colocaram num patamar de altíssimo destaque e ao nível dos melhores circuitos mundiais.

Sendo um projecto que foi apresentado pela primeira vez à FPAK em Julho de 2001, destaque-se o facto de ter sido idealizado e projectado integral e exclusivamente por técnicos Portugueses.

E as diversas provas e testes internacionais nele realizados durante o ano de 2009, demonstraram não só a excelência das suas instalações, mas sobretudo o agrado generalizado por parte das equipas e dos pilotos que nele competiram ou testaram, os quais tem sido os maiores divulgadores da espectacularidade e alta tecnicidade do seu traçado e da diferenciação que patenteia em relação aos circuitos mais modernos que tem vindo nos últimos anos a ser inaugurados por todo o mundo.

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

- Campeonato de Portugal de Autocross
- Campeonato de Portugal de Circuitos
- Campeonato de Portugal Júnior de Circuitos
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Ralis)
- 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 OffRoad
- Campeonato de Portugal de Ralicross
- Campeonato de Portugal de Ralis
- Campeonato de Portugal de Ralis 2L/2RM
- Campeonato de Portugal de Resistência
- 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 – Douro (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 da Madeira “CORAL” de Ralis
- Campeonato de Ralis da Madeira (Junior)
- 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 da Região Autónoma dos Açores
- Taça de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Taça de Portugal de Clássicos 1300 (Circuitos)
- Taça de Portugal de Circuitos
- Taça de Ralis da Madeira
- Taça Feminina de Ralis de Regularidade
- Taça Mil de Clássicos 1300 (Circuitos)
- Taça Nacional de Autocross
- Taça Nacional de Clássicos (Circuitos)
- Taça Nacional de Montanha
- Taça Nacional de Ralicross

- Taça Nacional de Ralis
- Troféu Nacional de Clássicos – Circuitos
- Troféu Nacional de Clássicos 1600 (Circuitos)
- Troféu Nacional de Clássicos – Montanha
- 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 Regional Feminino de Ralis dos Açores

Realce ainda para os diversos Troféus Monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina. Disputaram-se em 2009, os seguintes Troféus:

- Troféu Olimar de Crosscar
- Troféu Regional Slalom do Sul
- Troféu de Perícias Slalom
- Troféu Challenge Desafio Único FEUP 1 (Velocidade)
- Troféu Challenge Desafio Único FEUP 2 (Velocidade)
- Troféu Feminino Desafio Único (Velocidade)
- Troféu Graduates Cup (Velocidade)
- Troféu Ibérico de GT
- Troféu Ibérico de Todo o Terreno

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 2009, no sector de Ralis e Todo o Terreno, os seguintes Troféus:

- Desafio ModelStand (Ralis)
- Trofeu Fastbravo (OPEN Ralis)
- 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 2009, o Troféu Ibérico de Todo o Terreno.

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 tem 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.

Pelo que em 2009, tal Troféu voltou a realizar-se 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 poderá vir a organizar em 2010 um Campeonato de Portugal de Slalom.

A respectiva regulamentação desportiva e técnica será oportunamente publicada e integrarão este novo Campeonato (caso se confirme a sua realização) todas as competições que os Clubes Organizadores hajam inscrito até 31 de Janeiro de 2010 no Calendário Desportivo Nacional 2010.

Definido que esteja o calendário de provas deste novo Campeonato, determinar-se-á então o número máximo de pontuações que os Condutores poderão obter na totalidade das provas que o integrarem.

No caso de se vir a confirmar a sua efectiva realização, o Campeonato de Portugal de Slalom 2010 será reservado exclusivamente a Condutores que sejam detentores de licença desportiva “Perícias” válida em 2010.

No KARTING, foram organizadas pela FPAK em 2009, as seguintes competições:

- Taça de Portugal – KARTING

Disputaram-se em 2009, no sector de KARTING, os seguintes Troféus:

- Madeira Kart Cup
- Trofeu Rotax
- Trofeu Parilla Cup X 30
- Troféu de Karting KIP
- Formação de Karting ACP/ELF

Mas em 2009, a par da avassaladora crise económica que atingiu o nosso País e como é óbvio todos os desportos motorizados, uma das nossas disciplinas teve um ano altamente negativo. O KARTING.

Se bem que o número de praticantes não tenha diminuído muito significativamente, fruto dos competitivos troféus de karting que foram a organizados a nível nacional e regional.

Na recente Gala dos Campeões 2009, efectuada no Casino Estoril, tivemos oportunidade de referir que bastaria olhar em redor da sala para constatar que faltava ali muita juventude que deveria lá estar.

Os Campeões do Karting.

E não estiveram, por que em 2009 não houve Campeonato, já que este só existiu em termos regulamentares.

Interesses obscuros de quem achava que as “galinhas de ovos de ouro” durariam para sempre, levaram a um boicote ao campeonato.

Mas tal como se passa já igualmente em toda a Europa, a “factura” desses devaneios ilusórios já começou a ser paga pelos seus responsáveis.

E não mais se pagarão 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 pagou, com nada ficou. Nem com o chassis, nem com o motor, nem mesmo com os pneus.

Ficou de “mãos a abanar” mas pagou valores inaceitáveis para quem dá os primeiros passos de uma carreira que se deseja frutuosa.

Porque o karting é como todos sabemos, a melhor e mais sustentável escola de formação dos futuros pilotos.

Pois é dele que sairão os nossos futuros campeões.

As medidas já implementadas para 2010, propiciarão certamente que os pais ou responsáveis dos nossos jovens, reflectam seriamente se valerá 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.

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 2009, teve e terá, óbvias implicações e consequências 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 2009 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 DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – ABSOLUTO
CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – JUNIOR
CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – PRODUCAO
CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – TURISMO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE AUTOCROSS – DIVISÃO 2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE AUTOCROSS – DIVISÃO 4
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS – CATEGORIA 1
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS – CATEGORIA 2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – H71
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – H74
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (RALIS) – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – H74
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CROSSCAR
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS – DIVISÃO 2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS – DIVISÃO 3
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – 1600
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS 2L/2RM – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – TURISMO
CAMPEONATO DE RALIS DOS AÇORES – 1600
CAMPEONATO DE RALIS DOS AÇORES – TURISMO
CAMPEONATO OPEN DE RALIS DA MADEIRA – ABSOLUTO

CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – ABSOLUTO
CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – T1
CAMPEONATO PORTUGAL de RESISTENCIA – GT C
CAMPEONATO PORTUGAL de RESISTENCIA – GT C1 e C2
CAMPEONATO PORTUGAL de RESISTENCIA – TURISMOS E GTs – ABSOLUTO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS – DOURO (VSH) – ABSOLUTO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS – CENTRO (VSH) – ABSOLUTO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS – NORTE (VSH) – ABSOLUTO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS – SUL (VSH) – ABSOLUTO

A nível de competições internacionais inscritas no calendário internacional da FIA 2009 e pontuando para os diversos Campeonatos e Troféus FIA ou Séries Internacionais aprovadas pela FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes 27 competições:

1000 KM DO ALGARVE – LMS INTERN SERIES

500 ABARTH EUROPE TROPHY – INT SERIES – PORTO

A1 GP SERIES – PORTUGAL – (ALGARVE)

AUTOCROSS INTERNACIONAL DE FOZ CÔA

BAJA BP ULTIMATE PORTALEGRE 500

BRITISH F3 INT SERIES – ALGARVE

CAMPEONATO FIA GT – ALGARVE

CIRCUITO ALGARVE 1 – EURO 3000 INT SERIES

CIRCUITO ALGARVE 1 – INT GT OPEN INT SERIES

CIRCUITO ALGARVE 2 – F RENAULT 2.0 WEC INT SERIES

CIRCUITO ALGARVE 2 – INT GT OPEN INT SERIES

EUROPEAN GT 3 CHAMPIONSHIP – ALGARVE

EUROPEAN GT 4 CUP – INT SERIES – ALGARVE

FERRARI CHALLENGE – ALGARVE

FIA ETCC 2009 – BRAGA

FORMULA LE MANS INTERN SERIES – ALGARVE

FORMULA RENAULT 3.5 INTERN SERIES – ALGARVE

GP2 INTERNATIONAL SERIES – ALGARVE

RALICROSS INTERNACIONAL DE MONTALEGRE

RALLYE VINHO DA MADEIRA (ERC - IRC)

RAMPA INTERNACIONAL SERRA DA ESTRELA

SATA RALLYE AÇORES (ERC – IRC)

SEAT LEON EURO CUP – INT SERIES – PORTO

SUPERLEAGUE FORMULA INT SERIES – ESTORIL

VODAFONE RALLYE DE PORTUGAL

VODAFONE RALLYE TRANSIBERICO

WTCC – PORTO

Graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2009, a “rede de atendimento” da FPAK para mais de 40 locais em diferentes locais do país, o que veio proporcionar aos Licenciados maior facilidade na requisição das suas Licenças Desportivas.

Foram emitidas em 2009 um total de 4 436 Licenças Desportivas (contra as 4693 emitidas em 2008), nas diferentes categorias de

Automobilismo	2 304
Karting	236
Concorrentes Morais	176
Chefes e Assistentes de Equipa	230
Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova	1 490

Nos termos da informação prestada ao Instituto do Desporto de Portugal, no que se refere à candidatura a apoios financeiros dos Contratos-Programa 2010, os Licenciados FPAK como praticantes, estiveram em 2009 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 transmissões, embora sendo feitas segundo o sistema de transmissões de dados, são efectuadas através da rede GSM, foi possível renovar para 2009, um acordo de permuta do patrocínio do CPTT com a operadora de comunicações VODAFONE.

O qual permitiu que grande parte do valor dessas comunicações viessem a ser permutados através desse acordo de patrocínio, reduzindo-se substancialmente os custos que vínhamos suportando em relação à utilização dos sistemas de segurança e controlo GPS/GSM.

Idêntico acordo com a VODAFONE foi já estabelecido para 2010.

Por outro lado, 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 2009, os débitos atrasados por parte de alguns Associados e outros Agentes Desportivos relacionados, atingissem um valor de aproximadamente € 32 500,00, entre quotas, taxas de calendário ou de inspecção/homologação e prémios de seguro.

Valor este, contudo, sensivelmente inferior ao registado 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 € 70 000,00.

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, aliada à redução da quantidade e valor médio das licenças desportivas emitidas e à extremamente difícil situação económica que o País vem atravessando, levou-nos mais uma vez à necessidade de recurso a apoios financeiros extraordinários junto da Banca, para solver os compromissos da FPAK perante os seus fornecedores e o Estado, os quais não podiam, como é óbvio, ser protelados.

Não podendo deixar de se realçar a excelente colaboração recebida por parte quer do Millennium BCP, quer do BES, que nos apoiaram significativamente na resolução de tais dificuldades.

Situação que, como é óbvio, viria a agravar relativamente os custos do exercício.

Diversos procedimentos internos foram alterados em 2009, nomeadamente no que concerne aos prazos de pagamento dos prémios de seguro das provas.

Por outro lado, implementaram-se já desde 2008, novos procedimentos no que concerne às pré-inscrições nos Campeonatos.

Cessando o anterior procedimento de essas inscrições corresponderem na prática e na sua maioria, aos valores de pré-inscrição nas provas que os integravam. Os quais eram integralmente transferidos para os Clubes Organizadores das respectivas provas.

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 inoportáveis em tempo de séria crise.

O número total de colaboradores permanentes ao serviço da FPAK no final de 2008, era de 17, dos quais 14 na Sede e 3 na Delegação Norte. Tendo-se verificado uma única alteração no quadro de pessoal ao serviço da FPAK, relacionada com o pedido de demissão apresentado em Novembro de 2009 pela ex-funcionária Cizalta Mendes após um prolongado período de ausência no seguimento da baixa por parto, durante o qual viria a ser substituída a título provisório pela actual nova funcionária Zélia Tipote, 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

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

Maria Isabel Mendonça Marques

Sandra Cristina Marques Alves Pereira (Deleg. Norte)

ARQUIVO / SERVIÇO EXTERNO – Vítor Manuel Garcia Vilar

AUXILIAR DE LIMPEZA – Zélia Tipote da Costa

Por decisão da Direcção, foi efectuada em 2009 uma actualização da massa salarial global de apenas 3 % nos termos previstos no Orçamento provisional oportunamente aprovado pela Assembleia Geral. Pelo que os vencimentos de 2009 foram liquidados de acordo com a nova Tabela Salarial estabelecida em 1 de Janeiro de 2009 e que veio 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 apoios financeiros de médio prazo que tem vindo periodicamente a ser negociados com a banca – foram as duas instalações cotadas em finais de 2009 por avaliadores independentes nomeados pela 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 é claramente superior a um milhão de Euros.

O que significa que a FPAK garantiu nos seus primeiros quinze 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.

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 (8,02 % em 2009) no que se refere à dedução do IVA debitado pelos nossos fornecedores, tal significou que 91,98 % do IVA que pagamos aos nossos fornecedores em 2009, foi suportado pela FPAK como custo real adicional, o que representou um valor de €54 368.

A quebra pronunciada de receitas verificadas em 2008, no que se refere à emissão de licenças desportivas e aos direitos de inscrição no Calendário Desportivo Nacional, levou à implementação já desde o 2º semestre de 2008 de severas medidas restritivas ao nível dos custos, tal como referimos no Relatório do ano anterior.

Mas cujos efeitos correctivos, contudo, apenas se vieram a verificar com plena efectividade já durante o exercício de 2009.

Os números de 2009, quando comparados com o exercício anterior, revelam ainda uma ligeira quebra no que se refere à quantidade de licenças desportivas emitidas – *que contudo* decresceu apenas 5,5 % (-257 que em 2008) – continuando a constatar-se uma acentuada migração para licenças de graduação inferior, do que resultou, em termos de licenças desportivas, uma redução dos proveitos de apenas 1,2 % em relação a 2008.

Por outro lado, verificou-se uma inversão significativa em relação ao ano anterior, no que se refere ao total de direitos de inscrição nos Calendários. Por via não só da manutenção do mesmo número de provas realizadas, mas também porque o valor total das taxas de inscrição nos Calendários nacionais e internacionais teve em 2009 uma melhoria considerável.

Não só pelo facto de existirem mais provas nacionais integradas em Campeonatos do Mundo, mas também porque a actualização das taxas nacionais no que refere às provas internacionais, que implicam sempre uma muito maior intervenção administrativa dos serviços da FPAK junto dos Organizadores e da FIA bem como custos adicionais para a FPAK com a deslocação dos Oficiais de Prova por si nomeados para essas provas, se veio a revelar perfeitamente ajustada.

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se uma melhoria significativa na actividade da Federação, traduzida num acréscimo de 11,5 % nos proveitos operacionais contra um decréscimo de 0,35% nos correspondentes custos operacionais.

Do que resultou um resultado operacional positivo de € 105 850.

Em relação ao Orçamento oportunamente aprovado pela Assembleia Geral para 2009, regista-se um acréscimo de 0,14 % em relação aos custos previstos que foi contudo compensado por um aumento de 1,17 % em relação aos proveitos orçamentados.

Considerando o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK encerrou o exercício com um resultado líquido (positivo) de € 28 183, quando no exercício anterior tinha registado um resultado (negativo) de € 477 965.

As amortizações e ajustamentos (provisões) do exercício de 2009 foram no valor de € 38 398 e o “cash-flow” (positivo) de € 66 581.

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no exercício de 2009

os Proveitos ascenderam a	€ 2 737 594
e os Custos a	€ 2 709 411

tendo-se apurado um Resultado líquido de € 28 183 que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 11 de Março de 2010
A Direcção,