

**RELATÓRIO DE
ACTIVIDADES
2008**

RELATÓRIO DE ACTIVIDADES – 2008

INTRODUÇÃO

O ano de 2008 poderá ser considerado como um ano atípico e já prenunciador dos tempos muitos difíceis que o País vem atravessando.

A crise económica que continuamente vem assolando o país desde pelo menos 2006, não foi certamente estranha à ligeira redução do número de provas federadas (- 6 que em 2007) bem como, e sobretudo, do decréscimo acentuado do número de licenças desportivas emitido.

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

Porque as receitas diminuíram significativamente em 2008 (menos 17,33 % em relação a 2007), e os custos, mesmo que controlados, se mantiveram muito próximos do exercício anterior (menos 1,1 % em relação a 2007).

Mas também porque alguns dos nossos Associados se viram 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 pode felizmente orgulhar-se de ter os seus salários em dia (mesmo com sacrifício de todos os seus colaboradores, que desde Janeiro de 2007 não beneficiaram de qualquer actualização dos seus vencimentos) e de ter a sua situação perante a administração fiscal e a segurança social totalmente regularizada e em dia.

Bem como, de no passado dia 4 de Dezembro de 2008, ter pago as duas últimas prestações dos financiamentos bancários de médio e longo prazo, contraídos oportunamente para a aquisição das suas instalações da Sede em Lisboa (adquiridas em 1998) e da Delegação Norte, em Matosinhos (adquiridas em 2003).

Durante o ano de 2008, a Assembleia-Geral da FIA ratificou a proposta de constituição das Comissões FIA para 2009 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 2009 nas seguintes Comissões FIA

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

O Presidente da FPAK, Luiz Pinto de Freitas, foi reeleito pela 7ª vez como Presidente da Comissão de Calendários da FIA e o Director Técnico Desportivo da FPAK, Nuno Vilarinho, foi convidado a integrar o Grupo de Trabalho de Regulamentos Desportivos, Calendários e Campeonatos da CIK-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 2008, uma média superior a 600 consultas diárias.

- No seu décimo quarto ano de actividade como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organizou no ano de 2008, 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 2008, cinquenta e três 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 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 desta nova regulamentação, os Estatutos terão que ser substancialmente alterados e de uma forma bem diferente daquela que prevíamos fazer já desde 2006.

Em que apenas desejaríamos corrigir as disparidades e desequilíbrios de alguns dos seus artigos, cuja desactualização era e é 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 futuras 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 eleger ainda não se sabe muito bem como), prejudicando seriamente o balanceamento que deveria existir entre cada um dos nossos Associados, face aquilo que cada um organiza e de que é capaz.

Sendo que esta revisão estatutária terá que estar concluída e aprovada até 26 de Julho de 2009, nos termos definidos pelo Despacho 3203/2009 de 14.01.2009, publicado em 26 de Janeiro de 2009.

- No seguimento dos diversos 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 Inspecções 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 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.

Daí que todo o processo tivesse que ser de novo reiniciado, mas agora junto do IMTT, esperando-se que da reunião de trabalho havida em 30.09.2008 e do envio que nos foi feito para consulta por parte do IMTT já em 22 de Janeiro de 2009 do projecto de Decreto Regulamentar que estabelece o regime jurídico da atribuição de matrícula, transformação, inspecção e circulação dos veículos de competição, fosse possível acelerar o processo que, finalmente, possibilitasse as tão desejadas inspecções periódicas aos veículos de competição e a sua consequente legalização em termos de circulação rodoviária.

Infelizmente, e apesar da nossa pronta resposta (em 04.02.2009) à consulta que nos feita, e das nossas posteriores insistências sobre o mesmo assunto, não mais voltamos a receber do IMTT quaisquer informações sobre a evolução do processo.

● **SITUAÇÃO GERAL DO DESPORTO AUTOMOVEL**

Tem surgido nos últimos tempos e sob as mais variadas origens, referências à “crise” que se vive no desporto automóvel no nosso País.

Bastará analisar as estatísticas comparativas que constam do 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 transformou no final de 2006, um Campeonato de Ralis que estava “moribundo” – o *Campeonato de Ralis de Promoção (uma espécie de 2ª Divisão em termos futebolísticos)* – que apresentava uma média baixíssima de participantes.

E essa transformação acabou por ser um enorme sucesso já em 2007, através do novo Campeonato Open de Ralis. Que passou da média de 20 participantes em 2004 e 2005 e de 13,4 participantes em 2006 dos antigos Campeonatos de Promoção, para uns já bem significativos 51,8 em 2007 e os agora ainda mais significativos 64,4 de 2008, no conjunto das dez provas que já compunham os Campeonatos anteriormente existentes.

Para o que foi muito importante a existência de um “Promotor” desse Campeonato, a empresa “Startsign”, que tem desenvolvido desde 2007 e a nível regional (das zonas onde as diferentes provas se disputam) um excelente trabalho de promoção das provas que integram este Campeonato.

Existindo ainda, um site oficial exclusivo do Campeonato Open de Ralis, da responsabilidade da empresa “Promotora” (www.open-ralis.com), cuja actualidade e extensão de informação é igualmente relevante.

- Outro dos problemas frequentemente referidos é o de que os preços das inscrições nas provas de ralis 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 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.

- Outra das “desculpas” 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, continuam a ser exactamente os mesmos que vigoraram em 2008 e em 2007.

E note-se que um licenciado poderá, por exemplo, participar em ralis no ano de 2009, 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 2009, publicada no site oficial da FPAK desde Novembro de 2008.

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

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

Apenas como referência, poderemos adiantar que a produção televisiva para uma cobertura em directo de uma prova em circuito (*que necessita de muito menos meios técnicos para ser efectuada do que um qualquer Rali, que é efectuado em estradas sinuosas e de difícil acesso*) ronda, no mínimo, em termos de custos de produção e transmissão de sinal, os 60 000,00 (sessenta 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?

Pensarão provavelmente que seriam as estações televisivas 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 seis anos com a empresa portuguesa TSM – Television Sports' Management, Lda., o desporto automóvel nacional beneficiou em 2008 de um total de 172 horas de televisão (contra as cerca de 150 horas de 2007), das quais algumas em directo.

Criando um retorno financeiro de mais de 34 milhões de Euros, contra os apenas 21 milhões atingidos em 2007.

Num total de 534 horas de desporto automóvel em geral que foram emitidas em 2008 nos canais nacionais, em que os Grandes Prémios de F1 tiveram, como é óbvio, a parte de leão, com mais de 40 % do tempo total de antena.

Sem que nestes totais estejam contabilizados os tempos 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 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.

- Há que salientar no entanto que no ano de 2008, e porque a TSM “perdeu” um patrocinador em relação à cobertura global de todos os Campeonatos abrangidos pelo respectivo contrato, foi necessário que a FPAK lhe atribuísse um subsídio excepcional e único no valor de € 60 000,00 (sessenta mil Euros), para que fosse possível continuar a garantir todos os programas semanais de desporto automóvel, nas estações de TV – RTP, SIC e Sport TV.

- Saliente-se igualmente o sucesso das transmissões televisivas em directo/diferido, de oito das dezasseis corridas que integraram o Campeonato de Portugal de Circuitos 2008.

Para o custo das quais, a FPAK participou com € 45 000,00 (quarenta e cinco mil Euros).

O que possibilitou que o retorno financeiro obtido pela Velocidade nacional através da televisão, tenha duplicado em relação a 2007, atingindo já um valor próximo aos 10 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 2008 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 trará 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”, diz 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, a recente inauguração de um novo complexo desportivo destinado exclusivamente aos desportos motorizados – o Autódromo Internacional do Algarve.

Cuja concepção e características técnicas, o colocaram já 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 primeiras provas e testes internacionais nele já realizados, 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 a ser inaugurados por todo o mundo.

● **CITAÇÕES ESPECIAIS**

A inexorável lei da vida levou recentemente do nosso convívio diversas pessoas, que como praticantes, organizadores, controladores ou comissários de pista, oficiais de provas, etc., muito contribuíram para o desenvolvimento desta modalidade que a todos nos une.

Evitando que por alguma falha de informação não pudéssemos aqui referir todos quantos nos deixaram, permitam-nos que destaquemos duas importantes personalidades do desporto automóvel, que partiram já para a sua última “corrida”. Sendo que uma delas ocorreu já em 2009.

ALVARO Augusto Dias de MIRANDA

Foi um dos primeiros sócios do Clube Automóvel do Minho ao qual se encontrava ligado desde 1969 e de cuja Direcção passou a fazer parte em 1987. Sendo eleito seu Vice-Presidente em 1991 e assumindo a Presidência em 2002, após o prematuro desaparecimento do seu companheiro de sempre, Alfredo Barros.

Como Director de Prova e Comissário Desportivo, foi um dos principais garantes para o reconhecimento nacional e internacional da excelência da organização das provas levadas a cabo pelo Clube Automóvel do Minho.

O seu sonho de dotar o Circuito de Braga com condições para a internacionalização foi cumprido, através da implementação de notáveis e significativas melhorias ao longo de toda a pista e nas várias infra-estruturas que o rodeiam. Mas o seu ideal ia ainda mais longe. A edificação de um novo complexo de boxes e instalações administrativas, seriam o próximo passo. Caberá agora aos seus sucessores a árdua tarefa de concretizar a obra que ele idealizou.

Homem afável e sempre disponível, irradiava enorme simpatia, elevado conhecimento do meio e permanente devoção ao desporto automóvel, do qual era aliás um dos mais fervorosos apreciadores. A quem todos apreciávamos e de quem sentimos muita falta, quando ainda tanto teria para dar a este desporto, que tal como todos nós, viveu intensa e apaixonadamente.

JOSE Antas Osório MEGRE

Depois de vários anos como piloto e preparador de viaturas de competição em circuitos de velocidade e ralis, José Megre dedicou-se, a partir de 1982, exclusivamente à disciplina de Todo o Terreno como piloto.

Nos anos 80, participou, como piloto, várias vezes no Paris Dakar, bem como no Paris Cidade do Cabo e Paris-Moscovo-Pequim, entre várias outras provas internacionais de todo o terreno.

Foi responsável pela criação e organização de várias expedições intercontinentais em África, Ásia e nas Américas, todas elas com extensões muito consideráveis. A sua paixão por viajar levou-o a 193 países, apenas não tendo visitado o Iraque.

Era o sócio número um e co-fundador do Clube Todo-o-Terreno e Presidente e co-fundador do Clube Aventura. Verdadeiro pioneiro do TT em Portugal com a criação do Transportugal, a ele se deve ainda a criação e organização das maiores provas desportivas internacionais desta especialidade que ainda hoje se realizam em Portugal – Baja Portalegre 500, Baja Portugal 1000 / Rally Transibérico e 24 Horas de Fronteira.

José Megre tinha também reeditado há poucos anos, o Troféu Datsun de velocidade, que logo mereceu a aderência de cerca de uma centena de pilotos e constituiu um enorme sucesso.

Com toda a sua dinâmica organizativa, José Megre foi o principal responsável pela elevação do TT nacional a um nível raramente atingido em qualquer outra vertente do automobilismo português, sendo o nosso país uma rara referência mundial nesta área.

Recordemo-lo como um Homem de excepção, um amigo inesquecível e uma perda irreparável para o desporto automóvel nacional e internacional.

Porque na verdade, o ZÉ MEGRE será sempre considerado como uma das raríssimas excepções à comum regra de nunca haver insubstituíveis. Pois que o seu legado em termos desportivos, fará com que fique para sempre entre nós como um eternamente insubstituível.

Mensagens internacionais recebidas:

The sad loss of our old friend Jose is also a loss for cross country motor sport in your country and in all other parts of the world where he gave freely of his expertise, experience and guidance to others. Jose was a world adventurer and a very competent and expert organiser which is clearly demonstrated by the high quality of all the events in which he was involved (**Derek Ledger**, Presidente da Comissão TT da FIA).

Outside his great capacities as an excellent Organiser, Jose was, above all, a great human being. This is a great loss for all those who approached him and worked with him. (**Gerald Richard**, Secretário Geral FIA Sport)

We have lost a friend but also one of the most respected adventurer, innovator and artist of world's motor sport. (**Erkki Vuopala**)

Jose was a fantastic man, full of passion and enthusiasm. We need more like him in the world. (**Fred Gallagher**)

I met Jose many years ago, together with other fantastic people like Cesar Torres. I always had a great respect for the passion and the professionalism of Jose for motorsport. And, even more important, I considered him a personal friend. I will miss him, really. But I will not forget him, the "Raposa do deserto" (**G. Cadringer**)

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 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 OffRoad
- Campeonato de Portugal de Ralicross
- Campeonato de Portugal de Ralis
- 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 – 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 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 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 Ralis de Regularidade
- Troféu Nacional de Clássicos – Circuitos
- 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
- Taça Nacional de Montanha
- Taça Nacional de Clássicos (Circuitos)

No sector da velocidade, iniciou-se em 2007, uma modificação significativa na estrutura dos Campeonatos de Velocidade.

Pelo que a regulamentação para 2007 foi alterada, de forma a abrir o então 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 CPC/PTCC, constatou-se já um muito maior interesse no CPC em 2007, com um significativo número de concorrentes inscritos no novo Campeonato, o que viria a confirmar-se igualmente em 2008, embora com uma média de participação ligeiramente inferior ao ano anterior.

Realce ainda para os diversos Troféus Monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina. Disputaram-se em 2008, os seguintes Troféus:

- Troféu Olimar (OffRoad)
- Troféu Regional Slalom do Sul
- Troféu de Perícias Slalom
- Troféu de Perícias E. Leclerc
- Formula Junior FR 2.0
- Troféu Ibérico de GT

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 2008, no sector de Ralis e Todo o Terreno, os seguintes Troféus:

- Troféu Citroën Challenge C2 (Ralis)
- Challenge Regional de Ralis (VSH)
- Troféu 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 2008, 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.

Foi ainda publicada 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 novamente em 2008 um Trofeu Nacional de Ralis de Regularidade, o qual teve participação significativa por parte dos praticantes.

No Karting, modalidade que em 2008 demonstrou alguma estagnação, mas que continuará a ser o garante de um futuro promissor para o nosso automobilismo dos próximos anos, foram organizadas pela FPAK, as seguintes competições:

- Campeonato de Portugal de Karting
- Taça de Portugal – Karting
- Troféu do Futuro

Disputaram-se em 2008, no sector de Karting, os seguintes Troféus:

- Madeira Kart Cup
- Challenge Rotax (Centro/sul)
- Challenge Rotax (Norte)
- Troféu de Karting VFC
- Formação de Karting ACP/ELF

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.

Não se pode escamotear que a grave crise que tem afectado a economia Portuguesa nos últimos anos e que se agravou consideravelmente no último semestre de 2008, teve e terá, obviamente, implicações e consequências nos desportos motorizados, como se poderá observar nos quadros comparativos seguintes:

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALI TORRIÉ	53	60	78	65	51	28
RALI CASINOS ALGARVE	65	72	75	59	33	25
RALI DAO LAFOES / N. TRANSMONTANO	64	67	58			
RALI DE MORTAGUA				60	40	36
RALI DE PORTUGAL	63	54	83	74	87	52
RALI DO PORTO	65	57	70	66	46	29
RALI CENTRO PORTUGAL	69	62	64	60	36	24
RALI VINHO DA MADEIRA	80	67	89	88	80	62
SATA RALI AÇORES	61	43	49	58	50	50
MEDIA GERAL	65,00	60,25	70,75	66,25	52,88	38,25

CAMPEONATO DOS AÇORES DE RALIS						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALI DA LAGOA	21	29	25	54	31	25
RALI DA RIBEIRA GRANDE	21	26	23	-	24	34
RALI DE SANTA MARIA	34	41	49	53	49	49
RALI ILHA AZUL	24	27	32	36	35	39
RALI ILHA LILAS	42	50	52	56	53	45
RALI SICAL	38	41	48	61	52	72
SATA RALI AÇORES	61	43	49	58	50	50
MEDIA GERAL	34,42	36,71	38,33	53,00	42,00	44,86

CAMPEONATO DA MADEIRA DE RALIS						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALI DA CALHETA			61	76	57	34
RALI DA CAMACHA	76	50	54	67	53	27
RALI DA RIBEIRA BRAVA	52	61				
RALI DO CANIÇO	57	63	64	64	51	23
RALI DO NACIONAL	53	60	65	63	48	27
RALI LUIS MENDES	68	59				
RALI DO MARITIMO	56	62	68	64	51	26
RALI PORTO SANTO LINE	68	60	53	75	55	32
RALI SANTA CRUZ	71	67	68	76	55	27
RALI VINHO DA MADEIRA	80	67	89	88	80	61
MEDIA GERAL	64,55	61,00	61,86	71,62	56,25	32,13

CAMPEONATO OPEN DE RALIS (EX- CNRP)						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALI MONDIM – V.N.CERVEIRA	13	16	28		70	84
RALI MONTELONGO	19	21	19	15	63	76
RALI O. FRADES – FORINO – LAFOES	28	27	19	15		
RALI PINHAIS DO CENTRO	23	25	22	12	51	65
RALI PORTAS RODAO	26	28	22	12	49	51
RALI VILA VERDE				7	74	102
MEDIA GERAL (ASFALTO)	21,80	23,40	22,00	12,20	61,40	75,60
RALI DE ALBERGARIA – ESPOSENDE	18	21	19			
RALI DE GOIS – MORTAGUA – ARGANIL	21	16	18	17	25	38
RALI DE LOULE	19	15	19	10	49	61
RALI DE MURÇA				16	56	56
RALI DE NELAS – POIARES	18	20	16			
RALI SENTIR PENAFIEL – VILA REAL	17	17	18	12	38	61
RALI DE GONDOMAR				18	43	50
MEDIA GERAL (TERRA)	18,60	17,80	18,00	14,60	42,20	53,20
MEDIA ABSOLUTA COR (CNRP)	20,20	20,60	20,00	13,40	51,80	64,40

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (RALIS)						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALI CASINOS DO ALGARVE	16	15	23	8	7	4
RALI LAFÕES / SANTO TIRSO / MURÇA	20	23	22	19	12	8
RALI MONTELONGO	18	27	26	19	17	17
RALI N TRANS / M. CANAVESES / MORTAGUA	-	26	21	13	14	13
RALI PINHAIS DO CENTRO	16	26	22	17	21	12
RALI PORTAS RODAO	18	26	24	21	16	15
RALI VILA NOVA CERVEIRA	22	30	24	18	18	13
RALI VILA VERDE	20	24	24	19	16	18
MEDIA GERAL	18,57	24,63	23,25	16,75	15,13	12,50

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS)						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CIRCUITO ACDME 1	33	12	25	32	46	32
CIRCUITO ACDME 2	38	23	31	30		29
CIRCUITO ACDME 3	28	18		32	49	21
CIRCUITO BRAGA 1	35	20		35	55	32
CIRCUITO BRAGA 2	37	24	29	29	55	24
CIRCUITO BRAGA 3 / VILA REAL	29	34	42	39	68	43
CIRCUITO BRAGA 4		33				
CIRCUITO DA BOAVISTA /ACDME 4			101		92	23
CIRCUITO MCE 1 - 3 / PORTIMÃO		27	28	24	46	55
CIRCUITO VILA CONDE 1 / GR.DO MARQUES	55				80	
MEDIA GERAL	36,43	23,88	42,67	31,57	61,38	32,38

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CIRCUITO ACDME 1 / ACDME 4	15	18	8	10	20	16
CIRCUITO ACDME 2 / BOAVISTA / WTCC	19	21	8	14	45	18
CIRCUITO ACDME 3	16	15	5	15	26	13
CIRCUITO BRAGA 1	17	19	7	12	20	16
CIRCUITO BRAGA 2	17	18	8	13	27	16
CIRCUITO BRAGA 3 / VILA REAL	15	15	8	14	30	22
GRANJA DO MARQUES / VALENCIA					26	10
CIRCUITO MCE 3 / PORTIMÃO				12	27	17
MEDIA GERAL	16,50	13,25	7,33	12,86	27,63	16,00

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE TODO O TERRENO						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
BAJA SERRA DE MONCHIQUE	45	51	41	42	50	39
BAJA PORTALEGRE 500	121	82	137	123	112	95
RALI TT TRANSIBERICO	103	99	75	89	105	60
BAJA TERRAS D' EL REI	44	57	47	86	83	60
RALI TT CASTELO BRANCO	40	54	52	51	40	42
RALI TT ESPORAO	78	71	62	63	63	51
RALI TT SERRAS DO NORTE	44	61	41	41	37	33
RALI TT MONTES ALENTEJANOS	-	40	60	-	50	39
RALI TT SEGAFREDO	36	42	-	-	-	-
MEDIA GERAL	63,88	69,63	64,38	70,71	67,50	52,38

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE MONTANHA						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RAMPA DA ARRABIDA / PENAFIEL	48	45	51	47	-	36
RAMPA SRA. DA GRAÇA / CARAMULO	26	31		24	52	28
RAMPA DE FIGUEIRÓ DOS VINHOS	32	26	34	26	26	17
RAMPA DE BRAGANÇA				29	34	22
RAMPA DE V.N.CERVEIRA	34	19	27	-	-	-
RAMPA DO F. C. PORTO / PENHA	39	20	35	22	43	24
RAMPA PORCA DE MURÇA	46	31	32	23	31	27
RAMPA SERRA DA ESTRELA	40	35	36	42	63	72
RAMPA VILA DE MURÇA	38	32	30	34	28	25
MEDIA GERAL	37,88	29,88	35,00	30,88	39,57	30,11

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS

PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALICROSS DE BALTAR 1					26	24
RALICROSS DE BALTAR 2					32	-
RALICROSS DE CASTELO BRANCO	24	17			28	20
RALICROSS DE LOUSADA 1	30	22	32	29	31	25
RALICROSS DE LOUSADA 2	22	23	40	40	35	26
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR1	22	17	23	21	29	21
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	20
RALICROSS DE SEVER DO VOUGA 2	-	-	-	-	27	-
MEDIA GERAL	23,86	20,86	28,00	26,67	27,00	22,66

TAÇA NACIONAL DE RALICROSS

PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RALICROSS DE BALTAR 1					19	21
RALICROSS DE BALTAR 2					19	
RALICROSS DE CASTELO BRANCO	27	11			15	15
RALICROSS DE LOUSADA 1	29	22	15	23	19	23
RALICROSS DE LOUSADA 2	22	25	48	45	21	20
RALICROSS DE MONTALEGRE CAVR1	18	15	12	25	14	16
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	21
RALICROSS DE SEVER DO VOUGA 2					17	
MEDIA GERAL	25,14	19,57	19,50	26,50	13,40	19,33

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE AUTOCROSS						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AUTOCROSS AMENDOEIRAS EM FLOR	23	19	25	30	30	16
AUTOCROSS DAS VINDIMAS		26	22	37	21	
AUTOCROSS DE CASTELO BRANCO	21	20	22	23	26	15
AUTOCROSS DE LOUSADA	19					8
AUTOCROSS MURÇA 1	19	17	24	29	29	2
AUTOCROSS MURÇA 2 / MAÇÃO 3 (2005)	26	20	18			
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 1	11	18	24	26	26	16
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 2	13	18	23	25	21	16
MEDIA GERAL	15,14	16,86	22,57	28,33	25,50	12,16

TAÇA NACIONAL DE AUTOCROSS						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AUTOCROSS AMENDOEIRAS EM FLOR	29	24	22	23	20	12
AUTOCROSS DAS VINDIMAS		29	26	21	12	
AUTOCROSS DE CASTELO BRANCO	31	23	27	20	16	11
AUTOCROSS DE LOUSADA	36					16
AUTOCROSS MURÇA 1	26	31	26	28	19	8
AUTOCROSS MURÇA 2 / MAÇÃO 3 (2005)	15	22	21			
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 1	17	26	29	23	17	13
AUTOCROSS VILA MAÇÃO 2	22	28	28	16	15	16
MEDIA GERAL	23,00	26,14	25,57	21,83	16,50	12,66

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CROSSCAR						
PROVAS	2003	2004	2005	2006	2007	2008
KARTCROSS AMENDOEIRAS EM FLOR	35	42	31	21	15	11
KARTCROSS DAS VINDIMAS / BALTAR		31	22	18	18	13
KARTCROSS DE CASTELO BRANCO	31	36	26	15	14	8
KARTCROSS DE LOUSADA	31		22	17		17
(C.EUR. AUTOCROSS)				15	13	12
KARTCROSS MURÇA 1	34	38	25	13	15	16
MURÇA 2 / MAÇÃO 3 (2005) / MONTALEGRE	33	34	22			9
KARTCROSS VILA MAÇÃO 1	33	39	24	15	14	14
KARTCROSS VILA MAÇÃO 2	30	36	26	13	12	10
MEDIA GERAL	28,14	36,57	28,29	15,88	14,43	12,22

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE KARTING (INCL TPK e TFK)						
(Todas as Categorias)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
CIRCUITO DE BRAGA	19	21	35	50	69	54
CIRCUITO DE LEIRIA	27	39	30	48	72	53
CIRCUITO DE VILA REAL	-	-	34	40	60	50
CIRCUITO DO M C PAREDES	12	31	32	-	-	-
CIRCUITO DO SPORT CLUBE PORTO	26	36	35	36	63	48
CIRCUITO DO VITORIA F C	14	-	42	46	55	49
TAÇA DE PORTUGAL	43	68	51	61	81	56
MEDIA GERAL	23,50	39,00	37,00	46,83	66,67	51,66

Saliente-se ainda o facto de diversos Campeonatos 2008 terem conhecido apenas os seus vencedores após terminada a última prova que os integravam, o que veio comprovar a competitividade que patentearam e o interesse que até à última prova despertaram.

Estiveram nessas circunstâncias, os seguintes Campeonatos:

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – PRODUÇÃO

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – 1600

CAMPEONATO DE PORTUGAL de CLASSICOS (RALIS) – ABSOLUTO

CAMPEONATO DE PORTUGAL de CLASSICOS (RALIS) – CAT 2 H71

CAMPEONATO DE PORTUGAL de CLASSICOS (RALIS) – CAT 4 H81

CAMPEONATO OPEN DE RALIS – ABSOLUTO
CAMPEONATO OPEN DE RALIS – CATEGORIA 2
CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – 1600
CAMPEONATO OPEN RALIS DA MADEIRA – ABSOLUTO
CAMPEONATO OPEN RALIS DA MADEIRA – CATEGORIA 1
CAMPEONATO OPEN RALIS DA MADEIRA – CATEGORIA 2
CAMPEONATO DE RALIS DOS AÇORES – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE RALIS DOS AÇORES – PRODUÇÃO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS DOS AÇORES (VSH) – ABSOLUTO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS SUL (VSH) – ABSOLUTO
CAMPEONATO REGIONAL DE RALIS NORTE (VSH) – ABSOLUTO
CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – T1
CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – T2
CAMPEONATO PORTUGAL RESISTENCIA – SPORT E PROTOTIPOS – ABSOLUTO
CAMPEONATO PORTUGAL RESISTENCIA – TURISMOS E GTs – ABSOLUTO
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) – H74
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – H81
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE MONTANHA – ABSOLUTO
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE MONTANHA – CATEGORIA 2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS – DIVISÃO 1
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS – DIVISÃO 2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALICROSS – DIVISÃO 3
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE AUTOCROSS – DIVISÃO 1
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE AUTOCROSS – DIVISÃO 2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE AUTOCROSS – DIVISÃO 4
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CROSSCAR
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE KARTING – KF2
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE KARTING – KF3
CAMPEONATO DE PORTUGAL DE KARTING – KZ2

A nível de competições internacionais, inscritas no calendário internacional da FIA, e pontuando para os diversos Campeonatos e Troféus FIA ou Séries Internacionais aprovadas pela FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes 16 competições:

AUTOCROSS INTERNACIONAL DE FOZ CÔA
AUTOCROSS INTERNACIONAL DE MURÇA
22ª BAJA PORTALEGRE 500
CAMPEONATO EUROPEU KARTING (KF 1 / KF2)
CIRCUITO BRAGA 2 (ETCC QUALIFYING)
F1 THOROUGHbred G P CARS
RALLYCROSS INTERNACIONAL DE LOUSADA
VODAFONE RALLYE DE PORTUGAL
RALLYE VINHO DA MADEIRA
RAMPA INTERNACIONAL DE PORTUGAL – SERRA DA ESTRELA
SATA RALLYE AÇORES
SUPERLEAGUE FORMULA SERIES
VODAFONE RALLYE TT TRANSIBERICO
XXI VOLTA À MADEIRA CLASSIC RALLY
WORLD SERIES BY RENAULT 2008
WTCC – ESTORIL

Saliente-se o elevado nível organizativo atingido pelas provas pontuáveis para os Campeonatos da Europa de Ralis (Rallye Vinho da Madeira), Taça da Europa FIA de Ralis (SATA Rallye Açores), Campeonato do Mundo FIA de Viaturas de Turismo (Estoril), Taça do Mundo FIA de Todo o Terreno (Rali TT Transibérico), Troféu Internacional de Bajas (Baja Portalegre 500), Campeonato da Europa de Autocross (Autocross Internacional de Murça e Autocross Internacional de Foz Côa) e Campeonato da Europa de Ralicross (Ralicross Internacional de Lousada) e ainda do Vodafone Rali de Portugal, que após o regresso em 2007 e com o maior sucesso, ao Campeonato do Mundo de Ralis, teve em 2008 o seu ano sabático (em termos de WRC), mas que, e tal como o Rali Vinho da Madeira, integrou o IRC 2008, sendo Portugal o único país que organiza anualmente duas provas integradas no IRC.

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

Saliente-se que desde finais de 2007, as provas NEAFP deixaram de existir, passando as provas nacionais que queiram aceitar a inscrição de concorrentes estrangeiros, a inscreverem-nas no Calendário Internacional da FIA ou aplicar-lhes o disposto na actual redacção do Artigo 18º do CDI.

5**CLUBES FEDERADOS**

No final do ano de 2008, estavam filiados na FPAK um total de 83 Clubes e 3 Associações, com a seguinte implantação geográfica:

Distritos / Reg. Autónomas	N.º de Associações	N.º de Clubes Filiados
Aveiro	-	2
Beja	-	1
Braga	-	4
Bragança	-	3
Castelo Branco	-	2
Coimbra	-	3
Évora	-	2
Faro	-	4
Guarda	-	3
Leiria	-	3
Lisboa	2	12
Portalegre	-	1
Porto	1	14
Santarém	-	3
Setúbal	-	2
Viana do Castelo	-	2
Vila Real	-	4
Viseu	-	3
REGIOES AUTONOMAS		
Açores	-	5
Madeira	-	9
Total	3	83

De referir que na Assembleia Geral realizada em 12 de Dezembro de 2008, e ao abrigo do número Quatro do Artigo 17º dos Estatutos da FPAK, foi determinada a perda da qualidade de Associado dos seguintes doze Associações ou Clubes: *Associação Portuguesa dos Comissários Técnicos, Automóvel Clube de Gondifelos, Clube Automóvel da Serra da Estrela, Clube Desportivo do Autódromo, Clube Motorizado de Poiares, Clube Trilhos do Alentejo, Clube TT de Arraiolos, Kart Clube de Lisboa, Kart Clube de Matosinhos, Moto Clube de Baltar, Motor Clube de Valpaços e Núcleo Sportinguista de Alfândega da Fé.*

6 PROVAS POR DISCIPLINA

Integraram o calendário nacional de 2008 um total de **220** provas, divididas pelas seguintes disciplinas:

Disciplina	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
AUTOCROSS	8	8	7	8	8	10	9	10	15
AUT. ANTIGOS	2	1	6	5	3	3	7	13	18
CAMIÃO RACING	1	1	1	0	2	6	5	6	6
CROSSCAR (*)	(9)	(9)	(9)	(8)	(8)	(8)	(7)	(9)	(14)
KARTING	30	38	44	47	62	67	89	75	80
MONTANHA	9	8	8	10	9	8	8	7	11
PERICIAS	48	46	47	43	40	50	48	61	40
OFFROAD (**)	1	0	0	0	0	0	0	0	0
RALICROSS	9	12	12	8	10	11	7	23	22
RALIS – 1ª Categoria	55	54	59	99	97	85	77	73	72
RALIS – 2ª Categoria	5	2	3	2	5	6	8	8	9
RALIS – Reg. Histórica	18	26	19	21	22	18	11	11	0
TUDO O TERRENO	10	9	14	18	19	14	14	13	12
VELOCIDADE	22	17	17	21	22	26	24	21	15
OUTROS	2	4	2	1	1	0	6	0	0
Total	220	226	239	283	300	314	313	321	300

(*) As provas de Crosscar disputaram-se integradas nos programas de provas de Autocross ou de Ralicross.

(**) Uma prova comum de Autocross e Ralicross – Taça de Portugal de OffRoad

Graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2008, 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 2008 um total de 4 693 Licenças Desportivas (contra as 5236 emitidas em 2007), nas diferentes categorias de Automobilismo (2 311), Karting (375), Concorrentes Morais (98), Chefes e Assistentes de Equipa (323), Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova (1 586)-

Treinadores e Árbitros/Juízes em actividade no Quadro Competitivo Oficial de 2008

Árbitros/Juízes	QUANT.	Total
Actividades Diversas	482	
Chefes de Posto	165	
Comissários Desportivos e Técnicos	438	
Cronometristas/Controladores	79	
Directores de Prova e Adjuntos	224	
Fiscais de Pista	198	1586
Outros Agentes		
Chefes e Assistentes de Equipa	319	
Concorrentes Morais	98	417
TOTAL ABSOLUTO	-	2003

Nos termos da informação prestada ao Instituto do Desporto de Portugal, no que se refere à candidatura a apoios financeiros dos Contratos-Programa 2009, os Licenciados FPAK como praticantes estiveram em 2008 assim divididos:

Praticantes com seguro desportivo que participaram no Quadro Competitivo Oficial de 2008

Faixa etária	Até 12		13 - 15		16 - 45		+ de 45		-
Distrito	JM	JF	JM	JF	SM	SF	VM	VF	Total
AVEIRO	1	-	4	-	34	4	10	-	53
BEJA	-	-	1	-	9	1	4	-	15
BRAGA	7	1	6	1	180	10	40	-	245
BRAGANÇA	-	-	-	-	1	-	1	-	2
C. BRANCO	1	-	-	-	12	-	3	-	16
COIMBRA	2	1	-	-	34	3	4	-	44
ÉVORA	1	-	1	-	15	3	5	-	25
FARO	2	1	1	-	96	5	22	-	127
GUARDA	-	-	-	-	9	1	3	-	13
LEIRIA	7	2	-	-	71	4	16	-	100
LISBOA	20	6	14	1	374	20	132	2	569
PORTALEGRE	-	-	-	-	33	1	7	-	41
PORTO	12	5	7	1	391	24	115	-	555
SANTARÉM	2	-	2	-	62	1	12	-	79
SETÚBAL	6	-	1	-	36	-	7	-	50
V. CASTELO	2	1	-	1	15	1	3	-	23
VILA REAL	3	-	3	-	50	4	6	-	66
VISEU	-	-	-	-	18	-	1	-	19
R A AÇORES	-	-	-	-	199	19	24	-	242
R A MADEIRA	10	1	10	-	169	15	19	-	224
Totais	76	18	50	4	1808	116	434	2	2508

No que se refere a Serviços prestados e numa área muito específica, os valores envolvidos foram idênticos 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, 100 (cem) “Sistemas GPS/GSM” para controlo e acompanhamento dos concorrentes e absoluta segurança nas provas de Todo o Terreno.

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, viemos a dispor durante o ano de 2008, de um total 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 renovar para 2008, 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 estabelecido para 2009.

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 atempado dos prazos de pagamento pelos Clubes à FPAK, é que a situação se continua a revelar preocupante. Fruto dos constantes protelamentos por parte dos seus respectivos patrocinadores no que se refere à liquidação dos patrocínios atribuídos.

Embora no final de 2008, os débitos atrasados por parte de alguns Associados e outros Agentes Desportivos relacionados, atingissem um valor de apenas cerca de € 60 000, entre quotas, taxas de calendário ou de inspecção/homologação e prémios de seguro.

Valor este, contudo, bem inferior ao registado em anos anteriores.

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 superior a € 75 000,00.

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 à significativa redução da quantidade e valor médio das licenças desportivas emitidas, 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, os quais não podiam, como é óbvio, ser protelados.

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

Por tais motivos, diversos procedimentos internos foram alterados já para 2009, nomeadamente no que concerne aos prazos de pagamento dos prémios de seguro das provas e à regularização por parte dos Clubes organizadores das provas de Todo o Terreno directamente à empresa prestadora de serviços em relação à disponibilização dos seus sistemas informáticos de controlo GPS/GSM.

Por outro lado, implementaram-se para 2009, 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; valores esses que 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 acabariam por implicar em termos de custos de deslocação suportados pela FPAK, valores demasiado elevados e inoportunos 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.

Não se tendo verificado quaisquer outras alterações no quadro de pessoal ao serviço da FPAK, 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. 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, não foi efectuada em 2008 qualquer actualização da massa salarial, mesmo que tal estivesse previsto no Orçamento provisional oportunamente aprovado pela Assembleia Geral. Pelo que todos os vencimentos de 2008 foram liquidados de acordo com a Tabela Salarial estabelecida em 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 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 em 2006, 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.

O que significa que a FPAK garantiu nos seus primeiros catorze anos de actividade, a criação de um património imobiliário importante e altamente valioso, já integralmente pago, 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 (9,29 % em 2008) no que se refere à dedução do IVA debitado pelos nossos fornecedores.

O que significou que 90,71 % do IVA que pagamos aos nossos fornecedores, foi suportado como custo real pela FPAK em 2008 (€ 92 052,00).

Ou seja, temos na realidade liquidado anualmente ao Estado em sede de IVA, valor bem superior ao subsídio que o mesmo Estado nos atribui oficial e anualmente em apoio à nossa actividade federativa (€ 76 000,00 em 2008).

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 já à implementação ao longo de 2008 de severas medidas restritivas ao nível dos custos, tal como já acima referido no presente Relatório, cujos efeitos, contudo, apenas se virão a verificar com plena efectividade no exercício de 2009.

Os números de 2008, quando comparados com o exercício anterior, revelam uma acentuada quebra no que se refere à emissão de licenças desportivas – *que decresceu em mais de 10 % (- 543 que em 2007)* – com a agravante de se ter igualmente verificado uma elevada migração para licenças de graduação inferior, o que representou uma redução de proveitos superior a 18 % em relação a 2007 só em termos de licenças desportivas.

Por outro lado, verificou-se igualmente uma redução superior a 15 % em relação a 2007, no que se refere ao total de direitos de inscrição nos Calendários. Por via não só da relativa diminuição do número de provas realizadas, mas também porque o valor das taxas de inscrição nos Calendários nacionais e internacionais sofreu em 2008 uma redução considerável. Não só pelo facto de existir apenas uma inscrição de prova integrada em Campeonatos do Mundo (Circuito do Estoril/WTCC) contra as duas de 2007, mas porque cessou também a possibilidade de se inscreverem provas sob a sigla NEAFP.

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se uma quebra significativa na actividade da Federação, traduzida num decréscimo de 17,4 % nos proveitos operacionais contra um decréscimo de apenas 4,8 % nos correspondentes custos operacionais. Do que resultou um resultado operacional negativo de € 186 230.

Em relação ao Orçamento oportunamente aprovado pela Assembleia Geral para 2008, regista-se um aumento de 16 % em relação aos custos previstos e um decréscimo de 1,8 % em relação aos proveitos orçamentados.

Considerando o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK encerrou o exercício com um resultado líquido (negativo) de € 477 965, quando no exercício anterior tinha registado um resultado (positivo) de € 6 187.

As amortizações e ajustamentos (provisões) do exercício de 2008 foram no valor de € 54 211 e o “cash-flow” (negativo) de € 423 754.

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no exercício de 2008

os Proveitos ascenderam a	€ 2 454 946
e os Custos a	€ 2 932 910

tendo-se apurado um Resultado líquido (negativo) de € 477 965 que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 31 de Março de 2009
A Direcção,