



RELATÓRIO DE
ACTIVIDADES
2010

INTRODUÇÃO

- O ano de 2010 poderá ser considerado como um ano surpresa na história da FPAK.

Já que os anos de 2008 e 2009 haviam sido prenunciadores dos tempos de séria crise que o País iria a atravessar.

- Mas apesar da crise económica que continuamente vem assolando o país desde 2008 e que se agravou substancialmente em 2009 e 2010, registou-se contudo em 2010 um acréscimo significativo do número de licenças desportivas emitidas e o número de provas efectivamente realizadas que integraram o Calendário Desportivo Nacional 2010, aumentou igualmente em relação ao ano anterior.

- 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 totais aumentaram em 2010 de 8,37 % em relação ao ano anterior compensando claramente o ligeiro aumento verificado nos custos, de apenas 3,2 % em relação a 2009.

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

- Mas podemos felizmente orgulhar-nos de termos os salários em dia, mesmo com sacrifício de todos os nossos colaboradores. Que desde Janeiro de 2009 não beneficiam de qualquer actualização dos seus vencimentos.

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

- Na Assembleia Geral realizada em 31 de Março de 2010, foram eleitos os novos Órgãos Sociais da FPAK para o quadriénio 2010-2013, com novos membros (nove no total) a integrarem os diferentes Órgãos Sociais, atenta a necessidade de se irem paulatinamente rejuvenescendo as estruturas orgânicas da FPAK.

● 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”.

DR. AUGUSTO FILIPE EVANGELISTA MARTINS

Figura impar do desporto automóvel nacional, foi entre 1969 e 1987, como seu Secretário-Geral, um dos rostos mais visíveis da Comissão Desportiva Nacional do ACP.

Organizador dos Ralis da FNAT e dirigente do Clube Arte e Sport, aí lançou em 1968 os Critérios de Iniciados, precursores dos Campeonatos de Iniciados que tiveram o seu início em 1970, já após a sua integração nos quadros do ACP.

Foi ainda um dos principais colaboradores do início do jornal “Motor”, pelo que desde muito cedo esteve ligado ao desenvolvimento e progresso do desporto automóvel em Portugal.

A ele se deve muito do desenvolvimento do karting nacional, incluindo a organização em Portugal de várias provas pontuáveis para Campeonatos do Mundo e da Europa, que trouxeram até nós pilotos como Ayrton Senna e Riccardo Patrese.

Foi igualmente o grande obreiro da integração da Rampa da Serra da Estrela no Campeonato Europeu de Montanha.

ENG. HEITOR JOSÉ MORAES DA SILVA

Notório piloto de ralis, disciplina em que foi Campeão Nacional no Agrupamento de Turismo em 1968, esteve envolvido em praticamente todas as inovações surgidas no desporto automóvel nacional nas últimas décadas do Século XX.

Foi um dos mais entusiásticos introdutores em Portugal do karting nos princípios da década de 60, e da Fórmula V em finais dessa mesma década.

É considerado o “pai” do figurino actual dos ralis em Portugal, quando com o seu espírito “revolucionário” decidiu inovar numa Volta a Portugal, deixando para trás o então clássico figurino dos anos 50 e 60 com controles horários apertadíssimos (e quantas vezes ainda com quilómetros roubados) e dos “Slalom” que decidiam dos desempates, e introduziu a figura tão popular hoje em dia das Provas Especiais de Classificação, em percursos fechados ao trânsito.

Foi membro da Comissão Desportiva Nacional do ACP, e continuou na sua função de organizador, tendo sido responsável por uma das mais carismáticas provas do calendário nacional – a Volta a Portugal – e Presidente de um dos mais antigos Clubes devotados exclusivamente ao desporto automóvel, o Clube 100 à Hora.

FACTOS

● Na sequência da proposta apresentada pelo Conselho Mundial do Desporto Automóvel, a FPAK viu na Assembleia Geral da FIA realizada em 5 de Novembro de 2010 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 2011 nas seguintes Comissões FIA:

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

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

Que registou durante o ano de 2010, uma média de 685 consultas diárias.

● No seu décimo sexto ano de actividade como entidade federativa nacional do desporto automóvel, a Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting organizou no ano de 2010, 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 2010, catorze operações de Controlo Antidopagem (com quarenta e nove licenciados controlados), que abrangeram praticamente a totalidade das disciplinas do automobilismo e do karting, registando-se apenas um único caso de controle positivo.

Bem como, quatro operações 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.

● 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 em 15 de Julho de 2009, entraram em vigor no início da nova época desportiva, ou seja, a partir de 1 de Janeiro de 2010.

Tendo contudo sido ainda indispensável a realização de uma nova Assembleia Geral, para que 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 realizasse a Assembleia Geral para aprovação do Relatório e as Contas referentes ao exercício de 2009 e simultaneamente se efectuasse 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.

● De salientar ainda, que em cerimónias públicas e na sequência de propostas apresentadas pela FPAK, foram distinguidos em 2010:

- Pelo Comité Olímpico de Portugal, com o prémio “**Fair Play**”

- VÍTOR PASCOAL DE JESUS LEMOS

Pela Confederação do Desporto de Portugal, no âmbito dos **“Cem Desportistas, Cem Anos da República”**

- ALFREDO CÉSAR TORRES
- AUGUSTO FILIPE EVANGELISTA MARTINS
- HEITOR JOSÉ MORAES DA SILVA
- JOSÉ OSÓRIO DE ANTAS MEGRE

● **SITUAÇÃO GERAL DO DESPORTO AUTOMOVEL**

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

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

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

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

- 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 51,8 em 2007, 64,4 em 2008, 61,2 de 2009 e os bem significativos 71,4 em 2010, no conjunto das dez provas que o compõem.

Sendo que na totalidade das provas do COR 2010 participaram efectivamente um total de 531 (quinhentos e trinta e um) diferentes condutores/navegadores, em comparação com os 430 que haviam participado em 2009, os 451 em 2008 e os 373 em 2007;

A integração no COR de troféus monomarca como o “Desafio Modelstand”, o “Troféu Fastbravo” e o “Troféu Fiat (e) em nós e Acelera”, bem como dos diversos Campeonatos Regionais de Ralis, do Campeonato de Portugal Júnior de Ralis e do Troféu Nacional de Clássicos - Ralis, ajudam (e muito) a explicar o sucesso deste Campeonato.

- Na sequência dos contactos iniciados em finais de 2009, foi possível “legalizar” em 2010 algumas provas que vinham sendo realizadas fora da órbita federativa na Região Autónoma dos Açores, do que resultou a efectiva realização em 2010 de dois novos Troféus Regionais de Ralis – Taça do Grupo Central e Taça de Santa Maria, que se mantém para 2011 e aos quais se juntará um novo Troféu Regional designado como Taça de Ralis do Canal. A criação de um novo tipo de licença desportiva “Iniciação” especificamente para este novo tipo de competições, permitiu aumentar no ano de 2010 em quase 50 % o número total de licenciados da Região Autónoma dos Açores.

- Os Campeonatos de Circuitos e de Clássicos revitalizaram fortemente nestes últimos anos a velocidade nacional. E com o novo Campeonato de Portugal de GT esperava-se trazer em 2010 um ainda maior interesse aos circuitos nacionais. Infelizmente, e se em relação aos GT a participação foi relativamente elevada, já no que se refere aos Turismos, a sua diminuição foi considerável em 2010. Pelo que a FPAK optou por criar para 2011, um novo Campeonato de Circuitos, em que estarão englobados os GT’s e os Turismos, com um campeonato independente para cada um deles, com novas regras e a possibilidade de cada equipa ter dois pilotos, o que certamente irá ajudar a revitalizar este Campeonato.

- Em 2010, dos seis únicos Campeonatos do Mundo que existem a nível da FIA, quatro deles marcaram presença em Portugal: os Mundiais de RALIS, de Turismos e o de GT1, 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 2010, 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 repetiu o sucesso de 2009 e conquistou em 2010 o seu segundo título consecutivo de Campeões do Mundo de Ralis (Produção).

Num ano de grande sucesso a nível internacional dos pilotos Portugueses, com destaque para as brilhantes vitórias dos jovens Nuno Matos (vencedor da Taça Internacional de Bajas TT – Grupo T2), Francisco Cruz Martins (vencedor do Campeonato de Espanha de GT) e Filipe Albuquerque (Vencedor da Race of Champions) e o segundo título mundial 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 2010 algumas das páginas mais brilhantes da história do 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 normalmente livres. Sendo óbvio que só os Clubes conhecem os custos que a organização de uma prova – conforme o escalão em que se insira – implicam.

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

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

- Outra das “queixas” mais frequentes é a do supostamente constante aumento anual das licenças desportivas. É líquido que o valor das licenças desportivas para cada graduação é estabelecido pela FPAK segundo os critérios que entende mais apropriados. Mas na verdade, os preços das licenças desportivas 2010, 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 2009. E manter-se-ão inalterados para 2011. Note-se que um licenciado poderá, por exemplo, participar em ralis no ano de 2011, 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 2011, publicada no site oficial da FPAK desde Novembro de 2010.

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

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

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

- É-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 2010 de um total de 200 horas de televisão, das quais algumas em directo. Criando um retorno financeiro de mais de 40 milhões de Euros atingidos em 2010. Num total de mais de 636 horas de desporto automóvel em geral que foram emitidas em 2010 nos canais nacionais, em que os Grandes Prémios de F1 tiveram, como é óbvio, a parte de leão, com cerca de 45 % 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 não dispor no continente, em permanência, do sinal emitido por estas duas estações televisivas. Mas que no seu conjunto representam, no mínimo, mais de 80 horas de desporto automóvel na televisão nestas duas Regiões Autónomas.

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

O desporto automóvel confirmou em 2010 porque é que continua a ser um excelente veículo de comunicação para as marcas que investem nesta área, revelando-se actualmente como uma das melhores ferramentas do marketing. São cada vez mais os pilotos portugueses que dão cartas nesta modalidade e que se destacam entre os melhores a nível internacional. Levam a bandeira portuguesa além fronteiras e trazem para Portugal resultados de topo. São reconhecidos internacionalmente e muito respeitados pelos adversários. No desporto de alta competição em geral, esta é a modalidade que mais vezes faz soar o hino nacional por todo o mundo.

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

Os investimentos feitos nesta modalidade são, como todos sabem, elevados, não fosse o desporto automóvel um categoria extremamente dispendiosa. Contudo, os dividendos que os patrocinadores daí retiram são uma mais valia, não só no que diz respeito ao reconhecimento da marca e à notoriedade mas também no retorno mediático.

● Não poderemos deixar de recordar – e esta é já uma discussão muito antiga – que urge rever as condições de acesso às provas de automobilismo por parte dos espectadores. Pois que, quando algum Organizador resolve estabelecer um custo determinado (mesmo que reduzido) para os espectadores assistirem a uma qualquer prova especial de um rali, todos protestam de imediato porque os ralis “têm que ser à borla”. Esta será certamente uma matéria importantíssima de reflexão para o futuro dos nossos ralis, já que tal prática – “pagar para ver um espectáculo” – é já corrente na maioria dos outros países europeus.

Avizinham-se tempos cada vez mais difíceis para a organização de provas em estrada, com a provável assunção de outros custos colaterais de que até agora os Clubes têm estado de certa forma “isentos”, graças ao tão valioso apoio das Autarquias que vão patrocinando as provas. Pelo que haverá que encontrar outras formas alternativas de rentabilizar as respectivas organizações, de forma a poder-se garantir a cobertura desses “novos custos”, que até aqui pouco tem “pesado” na orçamentação das nossas provas. E o “pagar para ver um espectáculo”, será certamente a única alternativa possível para essa futura rentabilização.

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

- Campeonato de Portugal de Autocross
- Campeonato de Portugal de Circuitos
- Campeonato de Portugal de Clássicos (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Clássicos 1300 (Circuitos)
- Campeonato de Portugal de Crosscar
- Campeonato de Portugal de GT
- 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 Slalom
- Campeonato de Portugal de Sport-Protótipos
- Campeonato de Portugal Júnior de Circuitos
- 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)

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 Portugal de GT
- Taça de Portugal de Sport Protótipos
- Taça de Ralis da Madeira
- Taça Feminina de Ralis de Regularidade
- Taça Nacional de Clássicos (Circuitos)
- Taça de Portugal de Ralicross
- Taça Nacional de Ralis (GT)

- Troféu de Iniciação de Ralicross
- Troféu Nacional de Clássicos (Ralis)
- Troféu Nacional de Clássicos 1600 (Circuitos)
- Troféu Nacional de Ralis de Regularidade
- Troféu Open de Ralis da Madeira
- Troféu Regional de Ralis de Alenquer (VSH)
- Troféu Regional Eng. Rafael Costa (Madeira)
- Troféu Regional Feminino de Ralis da Madeira

Realce ainda para os diversos Troféus Monomarca, os quais, graças aos elevados níveis organizativos patenteados, representaram condignamente a disciplina. Disputaram-se em 2010, os seguintes Troféus:

- Troféu Olimar de Crosscar
- Troféu Regional Slalom do Sul
- Troféu de Perícias
- Troféu Challenge Desafio Único FEUP 1 (Velocidade)
- Troféu Challenge Desafio Único FEUP 2 (Velocidade)
- Troféu Feminino Desafio Único (Velocidade)
- Troféu Graduates Cup (Velocidade)
- Troféu Ford Transit Trophy

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

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

Disputaram-se em 2010, no sector de Ralis e Todo o Terreno, os seguintes Troféus:

- Desafio ModelStand (Ralis)
- Desafio ELF / Mazda (TT)
- Troféu Fastbravo (Ralis)
- Troféu Fiat (e) em Nós e Acelera
- Taça Nacional TT – Equipas (Todo o Terreno)
- Taça Nacional Veteranos TT
- Taça de Ralis do Grupo Central (Açores)
- Taça de Ralis de Santa Maria

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 2010, 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 organizou em 2010 o primeiro Campeonato de Portugal de Slalom, reservado exclusivamente a Condutores que fossem detentores de licença desportiva “Perícias” válida em 2010. O sucesso deste Campeonato levou a que em 2011 o mesmo se mantenha no leque de competições promovidas pela FPAK

No KARTING, foram organizadas pela FPAK em 2010, as seguintes competições:

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

Disputaram-se ainda em 2010, no sector de KARTING, os seguintes Troféus:

- Madeira Kart Cup
- Taça da Madeira de Karting
- Trofeu Rotax
- Trofeu Rotax Winter Series
- Trofeu Parilla Cup X 30
- KCL Karting Cup
- Baltar Kart Cup
- Formação de Karting ACP/ELF

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

O que possibilitou que a média geral de inscritos nas cinco provas que integraram o calendário nacional de karting 2010, ultrapassasse a média de todos os anos anteriores desde 2005, com excepção da época de 2007.

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 2010, teve e terá, óbvias implicações e consequências futuras nos desportos motorizados, como se poderá observar nos quadros comparativos reproduzidos no Anexo 1 ao presente Relatório.

Saliente-se contudo o facto de diversos Campeonatos 2010 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 – 2L/2RM**
- CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – JUNIOR**
- CAMPEONATO DA MADEIRA “CORAL” DE RALIS – TURISMO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS – CATEGORIA 3**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CIRCUITOS – JUNIOR**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – H71**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS (CIRCUITOS) – H75**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – H75**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CLASSICOS 1300 (CIRCUITOS) – H81**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE CROSSCAR**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE GT – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE GT – CATEGORIA B**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE MONTANHA – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS – TURISMO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL JUNIOR DE RALIS – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO DE PORTUGAL JUNIOR DE RALIS – SENHORAS**
- CAMPEONATO OPEN DE RALIS – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – ABSOLUTO**
- CAMPEONATO PORTUGAL “VODAFONE” DE TODO O TERRENO – T1**
- 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 2010 e pontuando para os diversos Campeonatos e Troféus FIA ou Séries Internacionais aprovadas pela FIA, realizaram-se no nosso país, as seguintes 25 competições:

1000 KM DO ALGARVE – LE MANS INT SERIES
AUTOCROSS INTERNACIONAL DE FOZ CÔA
24ª BAJA PORTALEGRE 500
CAMPEONATO DO MUNDO FIA GT – ALGARVE
CIRCUITO DE BRAGA – ETCC 2010
FERRARI CHALLENGE TROF PIRELLI EUR INT SERIES
FIA FORMULA 2 CHAMPIONSHIP
FIA GT 3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP
FIA HISTORIC F. ONE CHAMPIONSHIP – ALGARVE
GT 4 EUROPEAN CUP INT SERIES
INT’L SUPERSTARS INT SERIES – ALGARVE
RALICROSS INTERNACIONAL DE MONTALEGRE
RALLYE TT VODAFONE ESTORIL – MARRAKECH
RALLYE VINHO DA MADEIRA (ERC)
RALLYE VINHO DA MADEIRA (IRC)
RAMPA INTERNACIONAL DA FALPERRA
RAMPA INTERNACIONAL SERRA DA ESTRELA
SATA RALLYE AÇORES (ERC – CF. 10)
SATA RALLYE AÇORES (IRC)
SUPERLEAGUE FORMULA INT SERIES
SUPERSTARS GT SPRINT INT SERIES – ALGARVE
TAÇA DO MUNDO CIK-FIA – KF 3 / KZ1
VODAFONE RALLYE DE PORTUGAL
WSK WORLD SERIES – ALGARVE (KARTING)
WTCC – ALGARVE

● Graças ao amável apoio prestado por diversos clubes e Associações membros da FPAK, foi igualmente possível alargar mais uma vez em 2010, 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 um total de 5 080 Licenças Desportivas (contra as 4 436 emitidas em 2009) nas diferentes categorias de

Automobilismo	2 510
Karting	462
Concorrentes Morais	81
Chefes e Assistentes de Equipa	207
Autoridades Desportivas e Oficiais de Prova	1 820

● Nos termos da informação prestada ao Instituto do Desporto de Portugal, no que se refere à candidatura a apoios financeiros dos Contratos-Programa 2011, os Licenciados FPAK como praticantes, estiveram em 2010 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 2010, 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 2011.

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

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

● **Regularização de valores**

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

Embora no final de 2010, os débitos atrasados por parte de alguns Associados e outros Agentes Desportivos relacionados, atingissem um valor de aproximadamente € 71 000,00, entre quotas, taxas de calendário ou de inspecção/homologação e prémios de seguro.

Valor este, contudo, sensivelmente inferior ao valor médio 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 € 73 000,00.

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

Diversos procedimentos internos foram entretanto alterados já desde 2009, nomeadamente no que concerne aos prazos de pagamento dos prémios de seguro das provas por parte dos Clubes Organizadores.

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

Igualmente foram modificadas as normas de nomeação de Comissários Desportivos, Delegados Técnicos e Observadores a cada uma das provas dos vários Campeonatos, as quais, poderiam até ser as mais correctas do ponto de vista de uma aconselhável maior unanimidade de critérios. Mas que acabavam por implicar em termos de custos de deslocação suportados pela FPAK, valores demasiado elevados e inoportáveis em tempo de séria crise.

7 RECURSOS HUMANOS

O número total de colaboradores permanentes ao serviço da FPAK no final de 2010, era de 17, dos quais 14 na Sede e 3 na Delegação Norte, pelo que. o quadro actual da FPAK é o seguinte:

DIRECTOR EXECUTIVO – (função acumulada pelo Presidente da Direcção)

DIRECTOR TECNICO DESPORTIVO – Nuno Jorge dos Santos Costa Vilarinho

SECRETÁRIO GERAL – José Manuel Alves Caetano

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

Não foi efectuada em 2010 qualquer actualização da massa salarial global, nos termos previstos no Orçamento provisional oportunamente aprovado pela Assembleia Geral.

Pelo que os vencimentos de 2010 foram liquidados de acordo com a Tabela Salarial estabelecida em 1 de Janeiro de 2009 e que tinha vindo substituir a anterior tabela que vigorava sem alterações desde 1 de Janeiro de 2007.

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

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

Adquiridas as instalações da Sede em Lisboa, em 1998, pelo valor total de cerca de € 400 000,00 e as instalações da Delegação Norte em Matosinhos, em 2003, pelo valor total de € 143 400,00 – ambas através do recurso a financiamentos bancários de médio e longo prazo, garantidos por reservas hipotecárias que continuam activas, possibilitando assim a obtenção dos 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 dezasseis 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 (10,6 % em 2010) no que se refere à dedução do IVA debitado pelos nossos fornecedores, tal significou que 89,4 % do IVA que pagamos aos nossos fornecedores em 2010, foi suportado pela FPAK como custo real adicional, o que representou um valor de €58 531.

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 2010, quando comparados com o exercício anterior, revelam um aumento no que se refere à quantidade de licenças desportivas emitidas – que cresceu 14,5 % (+ 644 que em 2009) – continuando contudo a constatar-se uma acentuada migração para licenças de graduação inferior, do que resultou, em termos de licenças desportivas, uma receita sensivelmente igual à verificada em 2009.

Por outro lado, verificou-se uma ligeira melhoria em relação ao ano anterior, no que se refere ao total de direitos de inscrição nos Calendários. Por via não só do ligeiro aumento do número de provas efectivamente realizadas (+ 17 que em 2009), mas também porque o valor total das taxas de inscrição nos Calendários nacionais e internacionais teve em 2010 um acréscimo na ordem dos € 40 000,00 em relação a 2009.

Na óptica financeira, e numa análise comparativa com o exercício anterior, verifica-se uma sensível melhoria na actividade da Federação, traduzida num acréscimo de 8,4 % nos proveitos operacionais contra um acréscimo de apenas 3,6 % nos correspondentes custos operacionais.

Do que resultou um resultado operacional positivo de € 237 452.

Em relação ao Orçamento oportunamente aprovado pela Assembleia Geral para 2010, regista-se um decréscimo de 0,6 % em relação ao total dos custos previstos e um acréscimo de 5,37 % em relação aos proveitos orçamentados.

Considerando o efeito dos resultados financeiros e extraordinários, a FPAK encerrou o exercício com um resultado líquido (positivo) de € 168 330, quando no exercício anterior tinha registado um resultado líquido (igualmente positivo) de € 28 183.

As amortizações e ajustamentos (provisões) do exercício de 2010 foram no valor de € 46 433 e o “cash-flow” de € 214 763.

Pela leitura dos documentos finais de prestação de contas, Balanço, Demonstração de Resultados Líquidos e Anexo respectivo, verifica-se que, no exercício de 2010

os Proveitos ascenderam a	€ 2 966 918
e os Custos a	€ 2 798 588

tendo sido apurado um Resultado Líquido de € 168 330 que se propõe seja transferido para a conta de Resultados Transitados.

Lisboa, 11 de Abril de 2011
A Direcção,