

DESCRIÇÃO DO PROJETO



I. NÚMERO DE CADASTRO DO PROPONENTE (login)	02SP140692014
Proponente: KART CLUBE GRANJA VIANA	
CNPJ: 09.093.751/0001-74	
E-mail: projetos@kartgranjaviana.com.br	
UF: SP	
Cidade: Cotia	
Endereço: Rua Dr. Tomas Sepe, 443	
Telefone(DDD): (11)4702-5055	
Nome do Titular ou Responsável Legal do Proponente: Marcello Hirsch	

II. IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO	Nº SLIE: 1915527-12
Título: Felipe Bartz Ano 1	
Manifestação Desportiva: Rendimento	
Modalidade(s) do projeto: Automobilismo	

Local (is) de execução do projeto:

Sede da Entidade Proponente
SP
Cotia
Jardim da Glória
Rua Doutor Tomas Sepe, 443
Cep: 06711-270/Fone: (11)4702-5055

III. PERÍODO DE EXECUÇÃO PREVISTO:	
DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	Duração: 10 meses

IV. BREVE DESCRIÇÃO DO PÚBLICO BENEFICIÁRIO
Público Alvo Qtd: 0 - Crianças - (0 a 12 anos). Qtd: 1 - Adolescentes - (10 a 18 anos). Qtd: 0 - Adultos - (18 a 59 anos). Qtd: 0 - Idosos - (a partir de 60 anos). Qtd: 0 - Portadores de necessidades especiais.
Beneficiário Direto: 1
Beneficiário Indireto: 0
Total de Beneficiário(s): 1

PEDIDO DE AVALIAÇÃO

Solicitamos que o presente projeto seja analisado e aprovado, para efeito dos benefícios de que tratam a Lei nº 11.438/06 e o Decreto nº 6.180/07.

Local/data: _____, ____/____/____.

Assinatura do Titular ou Responsável Legal do Proponente

Ministério do
Esporte



ATENÇÃO: O projeto deverá ser apresentado utilizando obrigatoriamente estes formulários, sem estar em manuscrito, em 1 (uma) via impressa com legibilidade, acompanhado dos documentos mínimos exigidos para a fase de avaliação (artigo 9º, Decreto nº 6.180/07), sem encadernar, apenas grampeado. As páginas destes formulários deverão estar rubricadas pelo titular ou responsável legal do proponente.

DESCRIÇÃO DE PROJETO



V. OBJETIVOS - Citar o OBJETO do projeto e apresentar de forma clara e objetiva o que se pretende alcançar com o seu desenvolvimento.

VI. METODOLOGIA - Descrever e detalhar o desenvolvimento, execução e a metodologia aplicada em todas as atividades do projeto. Apresentar as fases de execução do projeto, constando cronograma de atividades com períodos de cada ação. Grade horária, constando modalidades, nº de turmas, quantitativo de beneficiários por turma, frequência semanal, de acordo com turnos e faixas etárias. Quadro de horário dos profissionais com frequência semanal, detalhando as atribuições de cada um. Apresentar os respectivos calendários dos eventos a participar ou a executar, especificando datas e duração dos mesmos. Apresentar o critério de seleção dos participantes e dos profissionais envolvidos. No caso de apresentação de quadros ou planilhas explicativas, anexar ao projeto impresso a ser enviado ao Ministério do Esporte.

O objeto deste projeto é apoiar o piloto Felipe Bartz durante uma temporada de automobilismo na Europa.

1. RESUMO DO PROJETO

O presente projeto foi elaborado de forma simples e objetiva com foco total na carreira internacional de automobilismo do piloto Felipe Bartz na Europa.

Por meio do projeto, pretendemos que o piloto tenha condições adequadas para evoluir em sua carreira no automobilismo, disputando uma temporada de automobilismo na Europa.

Consideramos que condições adequadas são aquelas essenciais para um piloto atuar em alto nível de performance, tais como:

_Equipamentos competitivos (carro de Fórmula 4 completo e peças de reposição suficientes);

_Mão de obra de equipe de Fórmula 4;

_Uniformes adequados;

_Sessões de treinos extras de Fórmula 4;

_Contratação de serviços para aprimoramento físico;

_Contratação de serviços para aprimoramento psicológico.

Após uma ótima temporada no kartismo nacional e internacional, chegou o momento de dar um novo passo na carreira do piloto: a transição para categoria de monoposto (Fórmula). Neste contexto, escolhemos que este projeto preveja a participação em uma

temporada de Fórmula 4 na Europa, especificamente no Campeonato Italiano de Fórmula 4.

Para efeitos de calendário, pretendemos que o projeto tenha sua execução no ano 2020, mas isso dependerá da autorização à captação pelo DIFE e do sucesso na captação dos recursos.

Abaixo explicaremos um pouco mais sobre o piloto beneficiário, assim como a competição escolhida como passo importante da carreira do piloto.

2. O PILOTO Felipe Bartz

Nascido em 27 de maio de 2005, em São Paulo, Felipe Bartz esteve desde sua infância imerso no mundo automotivo, por influência de seu pai, Christian Bartz, também corredor de kart, e seu tio, Rubens Barrichello.

A primeira conquista de relevância nacional do piloto veio em 2014, quando foi campeão da Copa São Paulo KGV, na categoria Micro-Max Rotax. Dali pra frente o piloto acumulou sucessos, se tornando uma das maiores promessas do automobilismo brasileiro.

Em 2015, teve um desempenho notável no campeonato Flórida Winter Tour, com quatro vitórias em oito corridas, sendo vice-campeão aos 9 anos da categoria Micro-ROK.

Correndo pela equipe oficial Team Benik e vindo em uma sequência de triunfos em competições internacionais, Felipe Bartz fez sua estreia no Skusa Supernationals, um dos principais campeonatos do kartismo norte-americano. Na categoria Mini Swift, para pilotos de 9 a 13 anos, Felipe Bartz teve de enfrentar mais de 75 concorrentes, e conseguiu se destacar em uma participação cheia de emoções, que incluiu uma vitória em uma das baterias classificatórias. Destaque para a última corrida de Felipe, onde em apenas dez voltas conseguiu ganhar 19 posições e terminar na 8ª colocação.

No Epcot Challenge na categoria Mini-Rok, em Orlando, e com vitórias na pré-final e final, garantiu uma vaga na Rok Cup International Final, em Lonato, na Itália. Na Itália, se classificou para a prova final, ficando em 23º entre mais de 170 pilotos, em sua primeira corrida na Europa.

Durante os anos Felipe vem vencendo diversos campeonatos, sendo destaques os seguintes: Bi Campeão Brasileiro CBA Rotax Jr Max, Bi Campeão Copa São Paulo Rotax Jr, Campeão do 1o Open Brasileiro de Kart KGV, Vice-campeão Sul Americano Rotax Jr Max.

Em 2018, foi premiado no Capacete de Ouro, principal premiação do automobilismo brasileiro, na categoria Kart.

Informamos que segue em anexo carta de anuência e cópia autenticada do RG e CPF da Sra. Renata Barrichello, mãe e responsável legal pelo piloto do projeto, Felipe Bartz.

Apresentamos anexas ao projeto algumas fotos do piloto Felipe Bartz em sua carreira.

3. A CATEGORIA - FÓRMULA 4

A Fórmula 4 é uma categoria de carros monopostos destinada a pilotos júnior. Não há campeonato mundial, mas sim países ou regiões individuais que podem hospedar seus próprios campeonatos de acordo com um conjunto universal de regras e especificações.

A categoria foi criada pela Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) - o corpo internacional de sanção e administração para automobilismo - como categoria de nível de entrada para jovens pilotos, superando o fosso entre o kart e a Fórmula 3.

O ex-piloto de Fórmula 1, Gerhard Berger, foi nomeado presidente da Comissão FIA para assistir à criação da categoria como resposta ao declínio do interesse nos campeonatos nacionais de Fórmula 3 devido ao aumento dos custos e aos caminhos alternativos para a Fórmula 1, como o Fórmula Renault e GP2 e GP3, que havia visto vários campeonatos nacionais de Fórmula 3 cancelados.

No lugar das categorias caras, várias categorias separadas que funcionam com o nome da Fórmula 4 foram criadas - a base britânica baseada na antiga Fórmula 4 da BRDC - mas sem comum entre os carros de país para país. A categoria aprovada pela FIA foi formalmente criada em março de 2013, quando foi aprovada pelo World Motor Sport Council.

Os primeiros campeonatos de Fórmula 4 começaram em 2014 como categoria única antes que os regulamentos fossem abertos para vários fabricantes de chassis e motores.

Cada campeonato usa uma única marca de motor, com os regulamentos exigindo uma capacidade de 1.600 cilindradas (1,6 L) e limitando a potência máxima a 180 cavalos, superior à Fórmula Ford e menor do que a Fórmula Renault. Os motores são iguais para que nenhum campeonato de Fórmula 4 seja mais rápido do que os outros, com a intenção de longo prazo se reduzir o custo por ano para competir.

Apresentamos a seguir algumas fotos da modalidade, de modo a ilustrar o fato de que a Fórmula 4 é a porta de entrada para o automobilismo internacional (ver fotos anexas ao projeto).

Ressaltamos, contudo, que o piloto Felipe Bartz, já compete no kart em alto nível, inclusive em termos internacionais. Não é um iniciante. Felipe é um piloto de ponta, de grande talento, e é visto com promessa do Brasil no automobilismo mundial.

4. A COMPETIÇÃO DO PROJETO

Como explicamos antes, o foco deste projeto é para uma temporada completa de automobilismo na Europa, especificamente na categoria Fórmula 4 Italiana.

Para efeitos de calendário, pretendemos que o projeto tenha sua execução na temporada 2020 da competição.

Como o calendário da temporada 2020 ainda não foi divulgado, utilizaremos como base o calendário de 2019 com as datas adaptadas.

Campeonato Italiano de Fórmula 4 7 Etapas

Etapa 1 Autódromo de Vallelunga 03/05/2020

Etapa 2 Autódromo de Misano 17/05/2020

Etapa 3 Autódromo Hungaroring (Hungria) 05/07/2020

Etapa 4 Autódromo Red Bull Ring (Áustria) 12/07/2020

Etapa 5 Autódromo de Ímola 30/08/2020

Etapa 6 Autódromo de Mugello 04/10/2020

Etapa 7 Autódromo de Monza 18/10/2020

<http://www.f4championship.com/>

As datas ou locais das etapas poderão ser alterados, de acordo com o calendário final para a temporada 2020, caso haja alteração, solicitaremos autorização ao DIFE para realizar as mudanças necessárias.

O calendário oficial de 2019 segue em anexo.

5. LOCAIS DE EXECUÇÃO

Como as corridas dos campeonatos acontecerão na Europa, não é possível cadastrar os autódromos como locais de execução do projeto (uma vez que o sistema da Secretaria Especial do Esporte só aceita o cadastro de locais no Brasil).

Por isso, cadastramos a sede da entidade proponente como local de execução do projeto (onde será feita toda a gestão necessária para o projeto).

6. FONTES DE RECURSOS ADVINDOS DA REALIZAÇÃO DO PROJETO

Não haverá receita de fontes advindas da realização do presente projeto. O piloto beneficiado pelo projeto participará gratuitamente das previstas.

7. CAPACIDADE DE ATRAIR INVESTIMENTOS

Um outro ponto que consideramos por bem tratar desde já diz respeito à possível interpretação sobre a capacidade do piloto/projeto em atrair investimentos sem o apoio da Lei de Incentivo ao Esporte.

Caso estivesse configurada esta capacidade da entidade ou do piloto de atrair investimentos sem o apoio da Lei de Incentivo, o projeto não poderia ser aprovado pelo DIFE.

Sobre esse aspecto, esclarecemos que, apesar de todo o talento, o piloto não dispõe de recursos que garantam sua participação nos campeonatos na temporada 2020.

Como em muitos casos no automobilismo, a luta por patrocínios é quase diária.

Assim, é importante deixarmos claro, desde já, que nem o piloto, tampouco a entidade proponente, têm capacidade para atrair investimentos sem contar com o apoio de um projeto da lei de incentivo.

Cabe reforçar, também, que diversos potenciais patrocinadores com os quais temos conversado vinculam eventual apoio ao piloto Felipe Bartz à condição de termos um projeto incentivado.

A ideia do projeto, como já explicamos, é continuar beneficiando um atleta (piloto) de muito talento, mas sem condições financeiras suficientes para se manter no esporte, cumprindo, assim, os requisitos legais (sem ferir o item II do Artigo 24 do Decreto 6180/2007).

Lembramos, por fim, que estamos tratando de um piloto/atleta de 14 anos. Por mais talento que tenha, e por mais que seja considerado uma das maiores promessas do automobilismo brasileiro, o piloto Felipe Bartz não é, ainda, uma grande propriedade comercial em termos de exposição de marca. Por conta disso, é muito difícil que empresas tenham interesse em patrociná-lo de forma decisiva sem que haja o apoio da lei de incentivo.

8. ESCLARECIMENTO SOBRE TERCEIRIZAÇÃO/INTERMEDIÇÃO

Um dos aspectos essenciais para participação de um piloto em qualquer campeonato de automobilismo é a contratação dos serviços da equipe (engenheiros, mecânicos, chefe de equipe, etc.).

Não há como um atleta/piloto participar de qualquer campeonato de automobilismo sem que o serviço de uma equipe seja contratado.

Para não depender dos serviços de uma equipe já existente, o piloto teria que montar a sua própria estrutura (equipe própria). Essa alternativa tornaria o valor do projeto tão elevado que seguramente inviabilizaria a captação de recursos.

Nesse caso, contrataremos um serviço completo junto à equipe de automobilismo na Europa, incluindo o aluguel do carro e equipamentos, mão de obra da equipe, taxa de uso de pistas e inscrições nos campeonatos.

É importante esclarecer que as equipes de automobilismo são empresas, pessoas jurídicas legalmente constituídas para a prestação dos serviços. Além disso, essas equipes costumam atuar em mais de uma categoria, atendendo diversos pilotos. Não há, portanto, qualquer tipo de exclusividade na prestação dos serviços.

Consideramos importante prestar os esclarecimentos acima para que o DIFE não considere que a contratação dos serviços de uma equipe de automobilismo configura intermediação ou terceirização da execução do projeto. Não é o caso.

Não há, portanto, relação de subordinação jurídica, pessoalidade, onerosidade e não-eventualidade para os serviços da equipe de corrida.

Por definição, trata-se de serviço eventual e sem vínculo empregatício, já que não há exclusividade (ou seja, a equipe que vier a ser contratada para prestar serviços ao projeto não fica impedida de prestar o mesmo serviço para outros contratantes/pilotos).

Dessa forma, previmos a contratação por meio de pessoa jurídica no exterior especializada na prestação dos serviços.

DESCRIÇÃO DE PROJETO



VII. JUSTIFICATIVA (Por que se propõe o projeto, sua importância para o desenvolvimento do esporte no País e/ou na região geográfica de execução e justifique a conveniência de utilização de apoio financeiro com recursos incentivados de que trata a Lei nº 11.438/06).

A justificativa que resguarda todo o projeto é bastante simples e direta: dar oportunidade ao piloto Felipe Bartz, um atleta de enorme talento e potencial, de realizar com qualidade uma temporada muito importante em sua carreira, a primeira temporada em categoria monoposto (Fórmula 4).

O automobilismo é uma modalidade que desperta muito interesse no país. O esporte sobre rodas sempre foi um dos favoritos do povo brasileiro.

Isso se deve muito às conquistas de ídolos como Ayrton Senna, Emerson Fittipaldi e Nelson Piquet, e à paixão do brasileiro por carros.

Entretanto, o aspecto financeiro, assim como acontece em grande parte das modalidades esportivas no Brasil, interrompe o desenvolvimento de diversos talentos, mesmo que renomados e vitoriosos.

No modelo atual do automobilismo brasileiro, apenas aqueles atletas/pilotos com capacidade de investimento conseguem progredir no esporte, principalmente nas modalidades que necessitam de equipamento e equipe de ponta para buscar a vitória. No automobilismo, como já explicamos, a qualidade do equipamento e da equipe é essencial para manter a competitividade do piloto que visa a obter bons resultados desportivos.

Para apoiar o piloto, torna-se indispensável o apoio dos recursos provenientes da Lei de Incentivo ao Esporte, que surge como base primordial para o sucesso nos objetivos da entidade proponente. Se depender apenas dos recursos de sua família, o piloto Felipe Bartz não conseguirá dar andamento à sua carreira.

Sabemos, contudo, que o esporte a motor é um tema controverso em se tratando a Lei de Incentivo ao Esporte. Costuma-se argumentar que os proponentes/pilotos têm comprovada capacidade de atrair investimentos, não precisando, assim, recorrer à Lei de Incentivo (especialmente para categorias no exterior, cujo orçamento anual é elevado).

No entanto, isto não corresponde à realidade.

Podemos exemplificar o argumento a partir da própria Stock Car, principal categoria de automobilismo no Brasil.

A grande maioria dos pilotos batalha diariamente por recursos financeiros que possibilitem a disputa do campeonato em condições minimamente aceitáveis.

Temos conversado com grandes empresas para tentar viabilizar apoios ao piloto Felipe Bartz e sempre se coloca a condição de ter o projeto aprovado na Lei de Incentivo para que o patrocínio seja viabilizado (ainda mais para um piloto ainda pouco conhecido no mercado). Sem apoio de um projeto incentivado o piloto, ainda que muito talentoso, terá dificuldades para dar prosseguimento em suas atividades no esporte.

Um outro aspecto que justifica a apresentação deste projeto diz respeito à não ocupação do limite total de renúncia fiscal da Lei de Incentivo.

Conclui-se, ainda, que a eventual aprovação de um projeto como este, de automobilismo, não prejudicará projetos de menor expressão ou valor, visto que o mercado ainda está bem distante de conseguir captar o teto da renúncia fiscal para a Lei de Incentivo ao Esporte, o que é mais um motivo a justificar a aprovação deste projeto.

KART CLUBE GRANJA VIANA HISTÓRICO E CAPACIDADE TÉCNICO-OPERATIVA

O Kart Clube Granja Viana foi fundado em 2007 e faz parte do sistema federativo do automobilismo nacional (é filiado à FASP - Federação de Automobilismo de São Paulo e à CBA - Confederação Brasileira de Automobilismo).

O clube foi fundado pela família Giaffone, de grande tradição no automobilismo, e administra o Kartódromo da Granja Viana, que é um dos principais do Brasil.

A capacidade técnico-operativa do clube para execução do presente projeto tem como base:

A. A existência de outros projetos já aprovados na Lei Federal de Incentivo ao Esporte, que englobam a participação de pilotos em diversas categorias do automobilismo nacional e internacional, e ainda projetos que tem como objetivo a formação de novos pilotos, o que demonstra a capacidade técnico operativa da instituição.

São eles:

_Projeto Escola de Kart
SLIE 1509682-30
Número de processo 58701.002795/2015-68
Status: prestação de contas final enviada

_Projeto Escola de Kart Ano 2
SLIE 1611435-39
Número de processo 58000.010485/2016-03
Status: em fase de captação de recursos

_Projeto Academia de Pilotos Kart
SLIE 1509873-74
Número de processo 58701.003429/2015-26
Status: prestação de contas final apresentada

_Projeto Caio Collet Ano 1
SLIE 1611493-08
Número de processo 58000.010574/2016-41
Status: prestação de contas final apresentada

_Projeto GT Open Championship
SLIE 1713396-30
Número de processo 58000.117965/2017-77
Status: em fase de captação de recursos

_Projeto Giulio Borlenqhi - Temporada Brasil
SLIE 1713289-49
Número de processo 58000.117890/2017-24
Status: em fase de captação de recursos

_Ano 1 - Formando um Verdadeiro Campeão
SLIE 1612307-76
Número de processo 58000.011748/2016-93
Status: prestação de contas final apresentada

_Ano 2 Formando um Verdadeiro Campeão
SLIE 1713085-90
Número de processo 58000.116710/2017-97
Status: prestação de contas final apresentada

_Ano 3 Formando um Verdadeiro Campeão
SLIE 1814678-36
Número de processo 58000.011283/2018-32
Status: Em execução (2019)

_Ano 1 Guilherme Samaia
SLIE 1814640-63
Número de processo 58000.011428/2018-03
Status: em fase de captação de recursos

_Time KGV Stock Car
SLIE 1814757-74
Número de processo 58000.011486/2018-29
Status: em fase de captação de recursos

B. O currículo de seus fundadores, que será apresentado abaixo:

CURRÍCULO DOS FUNDADORES DO KART CLUBE GRANJA VIANA

JOSÉ PROSPERO GIAFFONE

É ex-presidente do clube.

Nasceu em São Paulo, em 31 de outubro de 1948.

Segundo filho de uma prole de seis irmãos, sendo o mais velho o também piloto Affonso Giaffone (depois vieram quatro irmãs), frutos do casamento do empresário Affonso Giaffone e de D. Elza Paris Giaffone já falecidos.

Seu Affonso era proprietário de uma fábrica de fogões, a fundição Brasil, que depois tornou-se a Continental. Enquanto cuidava dos negócios que sustentavam a família, cabia à sua esposa, D. Elza cuidar e educar os filhos, como era comum na época.

A família Giaffone morava no bairro de Santa Cecília, região bem central da capital paulista, na rua Conselheiro Brotero, pertinho do Pacaembu, onde aconteceram algumas corridas de kart no início do kartismo no Brasil.

O menino José Próspero estudou em bons colégios. Foi aluno do então conhecido Caetano de Campos e depois foi para o Instituto Mackenzie onde foi aluno de um dos maiores disseminadores do velocitococcus de que temos notícia: o Professor Rubens Carpinelli! É lógico que o risco de Zeca Giaffone terminar em alguma pista era enorme.

Como se não bastasse a influência acadêmica, ao contrário do que foi o caso da maioria dos membros da Galeria de Heróis, em casa, ao invés de oposição em relação ao mundo do esporte a motor, o apoio era total! O pai de Affonso e Zeca Giaffone era frequentador assíduo de Interlagos! Sempre levava os filhos para as corridas e conhecia pessoalmente o grande Francisco Sacco Landi.

A proximidade era tamanha que seu Chico Landi era parceiro de carteados do pai dos futuros pilotos.

No início do kartismo aqui no Brasil, Affonso Giaffone comprou um kart e, assim como aconteceu com os irmãos Fittipaldi, onde Emerson seguiu os passos do mais velho, Wilsinho. Zeca Giaffone seguiu os passos de seu irmão Affonso e fez a sua estreia no kartismo no ano de 1965.

A concorrência não era fácil. Além dos kartistas já estabelecidos como eram os casos de Maneco Combacau, Carol Figueiredo e Ângelo Alonso, além do próprio irmão, Zeca Giaffone tinha que enfrentar os pilotos mais novos, como ele, que aderiam ao novo esporte. Entre estes estavam Emerson Fittipaldi e Tite Catapani, só para citar os adversários da terrível Equipe Mini.

Ao contrário da quase totalidade dos pilotos de sua geração, Zeca Giaffone não migrou para os carros após alguns anos correndo de kart.

Com o passar do tempo, seus adversários foram mudando, com a chegada de Toninho da Matta, Nelson Piquet, seu primo, Waltinho Travaglini..., mas Zeca Giaffone manteve-se no topo assim mesmo, tendo conquistado dois campeonatos estaduais (1970 e 1974) e dois nacionais (1971 e 1975).

Além de piloto, Zeca Giaffone foi construtor de Kart. No final dos anos 60, início dos anos 70, em sociedade com o irmão Affonso e o primo, ninguém menos que Waltinho Travaglini, eles fabricaram o Kart Cox para concorrer com a Mini pelo mercado de kart no país.

Usando a sua habilidade como meio de marketing, conquistou seus dois campeonatos estaduais e nacionais com os Karts Cox. Walter Travaglini também veio a sagrar-se campeão brasileiro com os karts que fabricavam. O chassi permitia a adaptação tanto do motor de 125 centímetros cúbicos de fabricação nacional (quase sempre feitos pela Riomar), tanto quanto os importados italianos que seguiam o regulamento da FIK (Federação Internacional de Kart), com 100 centímetros cúbicos.

O primeiro kart feito pelos Giaffone e por Waltinho Travaglini foi construído alguns anos antes, na fábrica do pai, a mesma que fazia fogões, a Fundação Brasil Motores, e chamou-se FBM.

Deste projeto participou também o grande Silvano Pozzi, criador dos Karts Silpo, grandes rivais da Mini nos primeiros anos de disputa.

Os Karts Cox já foram feitos em um local próprio, na Mooca, perto da Fundação, mas num caráter independente. O projeto do Kart Cox era baseado num projeto alemão chamado Tyfoon. O projeto era muito bom e não havia muito o que se fazer para melhorá-lo. Diferente dos karts banheira da Mini, a posição do piloto no Cox era sentada e o chassi mostrou-se muito rápido. Foi também no início dos anos 70 que Zeca Giaffone casou-se e seus dois filhos - José Próspero (o Zequinha) e Felipe - continuaram honrando o nome da família, dando muito orgulho ao clã Giaffone, não apenas dentro, mas também fora das pistas.

Enquanto alguns da leva de pilotos que surgiu na segunda metade dos anos 60 seguia para a Europa, outros a grande maioria buscava opções para correr nos campeonatos das divisões que surgiam aqui no Brasil. Carros de rua, potentes como era o caso dos Dodges, Opalas e Maverick, super esportivos e protótipos como os Porsches, Lolas, GT 40, ACs, Mantas e outros batiam rodas nas pistas, Zeca Giaffone continuava focado no kart... e permaneceu correndo até 1977.

O irmão mais velho, Affonso, que migrara para os carros e que era um dos mais respeitados pilotos do cenário nacional insistiu muito até conseguir sentar Zeca Giaffone em outra coisa que não fosse um kart. Foi na equipe do seu irmão, na época associado com o nosso Nobre de Grid, Jayme Silva, que Zeca Giaffone começou a correr na chamada classe C, onde corriam Opalas e Mavericks juntos. A equipe preparava um Opala e foi com os Opalas que Zeca Giaffone fez praticamente todas as corridas de sua vida como piloto de automóveis. As exceções foram uma edição dos 1000 Quilômetros de Brasília, onde correu com um Volkswagen em dupla com seu primo, Walter Travaglini e uma outra prova, também em Brasília e novamente com Waltinho Travaglini ao volante de um Passat.

Contudo, foi com o surgimento da Stock Car, em 1979, que Zeca Giaffone, logo de início mostrou que o talento familiar era mesmo de primeira linha. As quatro primeiras corridas

disputadas na categoria ficaram em família, com Affonso vencendo as três primeiras e Zeca vencendo na 4ª etapa, no Rio de Janeiro, sua primeira corrida com automóveis.

Durante os anos 80, Zeca Giaffone foi um dos maiores nomes da maior categoria do país. Numa destas coisas que são meio estranhas de se explicar, justamente no ano em que conquistou o título brasileiro 1987 ele não venceu nenhuma prova, conquistando o resultado na base da regularidade.

A temporada de 1987 ainda teve um outro desafio: GM havia retirado seu apoio no final de 1986, e ainda assim a categoria sobreviveu.

Em uma represália à montadora, os carros receberam pela primeira vez uma bolha (de gosto questionável). A mecânica dos carros permaneceu a mesma do Opala, mas a carenagem de fibra de vidro, fabricada pela Caio/Hidroplas, descaracterizava os carros como Opalas. Zeca Giaffone foi um dos pilotos que mais contribuíram para a sobrevivência da categoria. Nada mais justo que tivesse ganho o campeonato.

Se no título de 1987 faltaram as vitórias, em outros momentos de sua brilhante carreira elas não faltaram. Zeca Giaffone é o maior vencedor da história das Mil Milhas Brasileiras, com 5 conquistas.

- 1981 - Chevrolet Opala Stock Carro Nº 6 Zeca Giaffone, Afonso Giaffone Jr. e Chico Serra

- 1984 - Chevrolet Opala Stock Carro Nº 12 Zeca Giaffone, Maurizio Sala e Reinaldo Campello

- 1986 - Chevrolet Opala Stock Carro Nº 31 Zeca Giaffone e Walter Travaglini

- 1988 - Chevrolet Opala Stock Carro Nº 31 Zeca Giaffone e Luís Alberto Pereira

- 1989 - Chevrolet Opala Stock Carro Nº 01 Zeca Giaffone e Walter Travaglini

Zeca Giaffone deixou a carreira de piloto após 11 temporadas na Stock Car, mas não se afastou das pistas nem do automobilismo. Era a hora de cuidar da geração seguinte de pilotos seus filhos, José Próspero Giaffone Filho, o Zequinha, e Felipe Giaffone. O resultado da herança genética não poderia ter sido melhor (talvez até pudesse).

Zequinha, enquanto piloto, foi campeão paulista, brasileiro e panamericano de kart. Felipe foi mais longe, sendo campeão paulista e Sul-americano de kart, campeão brasileiro de F. Chevrolet e tendo participado da F. Indy por 4 temporadas além de mais 4 campeonatos mundiais de kart. Atualmente corre na Fórmula Truck, categoria aonde já conquistou títulos brasileiros e sul-americanos.

Esta era uma coisa que não passava pela cabeça de Zeca Giaffone: ele gostava e incentivava os filhos a correr de kart, mas não via com muito gosto a mudança para os automóveis e a carreira internacional. A paixão pelo kartismo era tamanha que, nos anos 80, correndo na Stock Cars, Zeca Giaffone participou de algumas corridas de Superkart,

categoria que surgia com força e que contou até com a participação de Emerson Fittipaldi.

Além disso, Zeca Giaffone tentou um novo projeto com a fabricação de Karts. Os Karts ZF foram um sucesso de vendas por muitos anos. Os ZF, na verdade, começaram a ser produzidos para os filhos Zequinha e Felipe em 1989. Como tinha grande experiência no kartismo, soube atender às necessidades dos pilotos, fabricando produtos de qualidade que logo se tornaram uma mania nacional, vindo depois a ser usado em um outro nicho o kart indoor que apareceu com força nos anos 90 e que foi fabricado até 1999.

Ainda neste ano de 1989, surgiu a ideia de construir um kartódromo que atendesse às mais variadas exigências e fosse de encontro aos desejos dos mais experientes e apaixonados pilotos. Para este projeto sair do papel para a prática levou tempo, uma vez que o investimento em área e construção não seriam pequenos.

Contudo, em outubro de 1996, dentro de uma área de 48.000 metros quadrados, foi inaugurado o então Kartódromo Granja Viana e que com o tempo recebeu homologação de "Internacional" por parte da FIA, dada à sua infraestrutura e à importância das provas que sedia.

A idealização do circuito foi dividida por todos os envolvidos no projeto e com a experiência em pistas do Brasil e do mundo, os Giaffones (Zeca e seus dois filhos) foram desenhando aquele que é, ainda hoje, um dos mais modernos e desafiadores traçados que existe no mundo do kart. Foram recriados trechos de curvas, partes de alta, partes de baixa, retas e formas que lembram muitos outros kartódromos do mundo. Com isso o resultado foi uma pista que tem de tudo um pouco e ainda a criatividade de quem tem anos de prática no automobilismo.

Atualmente o Kartódromo Internacional Granja Viana sedia os principais eventos de kart nacionais e internacionais. Eventos estes que vão desde grandes campeonatos de kart amador e profissional.

Durante muitos anos foi a sede das 500 Milhas de Kart, uma prova de longa duração que já atraiu alguns dos melhores pilotos do mundo para Cotia.

Em anexo seguem fotos que mostram a história de nossos fundadores.

FELIPE GIAFFONE

É o ex-vice presidente do clube.

Felipe Giaffone (São Paulo, 22 de janeiro de 1975) é um piloto de automobilismo brasileiro, atualmente competindo pela Fórmula Truck. É o maior ganhador da Fórmula Truck nos últimos anos, sendo campeão em 2007, 2009 e 2011, e vice em 2010 e 2012.

Felipe Giaffone iniciou sua trajetória para chegar a Fórmula Indy em 1996, quando começou a disputar o campeonato da Indy Lights.

O piloto não disputou a temporada de 1997 e retornou à categoria um ano depois.

Em 1998, chegou à equipe Conquest Racing onde ficou até o ano 2000, vencendo a corrida de Michigan, terminando o campeonato em quarto lugar.

Competiu na IRL pelas equipes Treadway, MoNunn, Dreyer & Reinbold Racing e A. J. Foyt entre os anos de 2001 e 2006. Venceu uma corrida na Fórmula Indy no ano de 2002 pilotando pela MoNunn no oval do Kentucky. Neste mesmo ano finalizou o campeonato em quarto lugar, marcando sua melhor temporada em sua passagem pela Formula Indy.

Trocou os monopostos americanos pelos brutos da Fórmula Truck no Brasil em 2005, quando competiu pela equipe Roberval Motorsports (Scania).

Em 2006, retornou a IRL, novamente pela equipe de A. J. Foyt, mas não concluiu a temporada.

Em 2007 retornou a Truck, agora pela equipe oficial da VW, a RM Competições, conquistando o título da temporada. Em 2009, conquistou o segundo título na categoria.

Desde o início do ano de 2009, o piloto faz comentários das corridas de Fórmula Indy pela TV Bandeirantes, emissora que transmite a categoria para o Brasil.

C. A experiência na organização de eventos

Por fim, gostaríamos de ressaltar a experiência que o Kart Clube Granja Vianna tem com a organização de eventos e projetos dentro do automobilismo. A entidade é responsável pela realização de um dos eventos mais tradicionais do kartismo brasileiro, que recebe grandes nomes do automobilismo do Brasil e do mundo, conforme matérias vinculadas pela imprensa nos links abaixo:

<http://www.kartodromogranjaviana.com.br/500-milhas/historia.php>

<http://www.kartodromogranjaviana.com.br/500-milhas/vencedores.php>

<http://www.esportividade.com.br/evento/500-milhas-de-kart-da-granja-viana-2017/>

<http://www.kartmotor.com.br/noticias/500-milhas/rubens-barrichello-comandou-time-e-conquistou-sua-10-vitria-nas-500-milhas-granja-viana-30418>

<http://globo.com/sportv/sportvnews/v/escola-de-kart-investe-na-formacao-de-novos-talentos-para-o-automobilismo-brasileiro/5471683/>

DESCRIÇÃO DE PROJETO



VIII. METAS QUALITATIVAS E QUANTITATIVAS - Apresentar as metas de qualidade (quais os resultados e benefícios a serem alcançados, mensuráveis não numericamente) e as metas de quantidade (mensuráveis numericamente), ambas com respectivos indicadores (de que forma as metas serão aferidas) de acordo com os objetivos propostos.

Metas Qualitativas:

_Meta 1. Aprimorar o desenvolvimento técnico do piloto.

Indicador: Evolução técnica do piloto nas competições.

Instrumento de verificação: Relatório elaborado pelo Coordenador do Projeto ao final do projeto, com informações da evolução técnica do piloto durante a execução do projeto.

_Meta 2. Aprimorar o desenvolvimento psicológico do piloto.

Indicador: Evolução psicológica do piloto na temporada.

Instrumento de verificação: Relatório elaborado pelo psicólogo ao final do projeto, com informações da evolução psicológica do piloto durante a execução do projeto.

Metas Quantitativas:

_Meta 1. Terminar, pelo menos, 60% das corridas contempladas no projeto.

Indicador: Percentual de corridas terminadas.

Instrumento de verificação: Lista de resultados das corridas.

_Meta 2. Ficar entre os 15 mais bem colocados em, pelo menos, três corridas previstas no projeto.

Indicador: Colocação do piloto nas corridas previstas no projeto.

Instrumento de verificação: Lista de resultados das corridas.

DESCRIÇÃO DE PROJETO

IX. ESTRATÉGIAS DE AÇÃO: (Divida o projeto em grupos de iniciativas que serão as ações necessárias para atingir o(s) objetivo(s) desejado(s). Denomine-as, enumere-as, descreva-as e explique como pretende desenvolvê-las. As ações de despesas administrativas (art. 11, do Decreto nº 6.180/07) e contratação de serviços destinados à elaboração de projetos desportivos/paradesportivos ou à captação de recursos (art. 12, do Decreto nº 6.180/07 c/c art. 21 da Portaria/ME nº 177 de 11/09/07), caso necessárias à execução do projeto, deverão ser especificadas separadamente, com as respectivas denominações de **Despesas Administrativas** e **Serviços de Produção**)

Atividade(s) Fim:

1 - UNIFORMES - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

BALACLAVA ANTICHAMAS

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Balaclava aberta para corrida, fabricada em tecido Nomex, com dupla camada, homologação FIA. São necessárias 6 unidades para a temporada.

BONÉ

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Boné 100% algodão com fecho em velcro. São necessárias 10 unidades para a temporada.

CALÇA

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Calça de sarja com bolsos. São necessárias 4 unidades para a temporada.

CALÇA ANTICHAMAS

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Calça para proteção contra incêndio, feita em 100% Nomex, projetada para reduzir a aglomeração de tecido sob o macacão. Homologação FIA. São necessárias 3 unidades para a temporada.

CAMISA POLO

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Camisa polo modelagem reta e mangas médias, confeccionada em malha 100% algodão. São

necessárias 4 unidades para a temporada.

CAMISETA

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Camiseta manga curta, com modelagem reta, gola careca redonda e estampa, confeccionada em 100% algodão. São necessárias 10 unidades para a temporada.

CAPACETE

Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 2 unidades. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Capacete com casco de fibra de vidro, homologação Snell e FIA, viseira larga e removível, fixação adicional para viseira, entradas de ar na parte frontal, abertura de extração de ar na parte posterior, forro interior desmontável e lavável.

HANS DEVICE

Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 1 unidade. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Protetor cervical específico para automobilismo, acompanhado de clips de instalação do capacete, confeccionado em material leve e homologado pela FIA.

JAQUETA

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Jaqueta longa, acolchoada, específica para dias de frio. São necessárias 2 unidades para a temporada.

LUVA

Valor unitário = média de 3 orçamentos. Palma ergonômica pré-moldada com alta aderência e amortecedor de choque, malha 100% meta-aramídica, palma reforçada, dorso de luva reforçado, costura externa para sensibilidade máxima, punho elástico e acolchoado nas articulações dos dedos. São necessários 4 pares para a temporada.

MACACÃO

Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 4 unidades. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Macacão antichamas, extra leve, fabricado em Nomex 4 camadas, homologação FIA.

MALHA ANTICHAMAS

Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 4 unidades. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Malha para proteção contra incêndio, feita em 100% Nomex, projetada para reduzir a aglomeração de tecido sob o macacão. Homologação FIA. Corte assimétrico frente e trás para uma posição confortável de condução.

MEIA ANTICHAMAS

Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 4 pares. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Meia para proteção contra incêndio. Homologação FIA.

SAPATILHA

Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 2 pares. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Sapatilha para automobilismo, em tecido Nomex, para proteção antichamas.

2 - SERVIÇOS OPERACIONAIS - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

Esta ação engloba a contratação de serviços necessários para que o piloto possa ter condições adequadas para participação nos campeonatos e treinamentos de Fórmula 4 previstos no projeto, bem como realizar ações paralelas de preparação.

IMPORTANTE: conforme negociação com a equipe de automobilismo que vier a ser contratada para prestação de serviços no projeto, é possível que o pagamento tenha que ser feito de forma adiantada (no início da execução do projeto). Essa é uma prática comum no automobilismo. Tentaremos negociar, no momento da execução, o pagamento por etapas, conforme previsto no orçamento analítico. De toda a forma, fica desde já registrado no projeto que existe a possibilidade de a equipe exigir o pagamento (total ou parcial) antes do início do campeonato.

Os serviços contemplados nesta ação são os seguintes:

ACADEMIA

Mensalidade de academia durante a temporada. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Quantidade = 1 serviço por mês. Duração = 10 meses (período de execução do projeto).

ALUGUEL CARRO DE FÓRMULA

Aluguel do carro de corrida completo, específico para a categoria Fórmula 4 na Itália. O carro deve ser alugado junto às equipes que atuam na categoria (proprietárias dos carros). Considera-se a prestação do serviço por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).

COMBUSTÍVEL FÓRMULA

Fornecimento de combustível da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. A empresa contratada deverá disponibilizar combustível para as etapas dos campeonatos do projeto. Considera-se o fornecimento de combustível por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração = 7 (7 etapas previstas no projeto).

KIT DE PEÇAS SOBRESSALENTES FÓRMULA

Trata-se de Kit de Peças para reposição em caso de necessidade durante as etapas do campeonato. Quantidade = 1 serviço. Duração = 7 (7 etapas previstas no projeto).

NUTRICIONISTA

Pagamento referente a consultas mensais com nutricionista para melhorar o desempenho do piloto. Quantidade = 1 consulta por mês. Duração = 10 meses (período de execução do projeto).

PNEUS FÓRMULA

Fornecimento de pneus da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. A empresa contratada deverá disponibilizar os pneus para as etapas dos campeonatos do projeto. Considera-se o serviço de fornecimento de pneus por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração = 7 (7 etapas previstas no projeto).

PSICÓLOGO

Pagamento referente a consultas semanais com psicólogo para melhorar o desempenho do piloto. Quantidade = 4 (uma consulta por semana * 4 semanas no mês). Duração = 10 meses (período de execução do projeto).

SEGURO

Contratação de seguro específico para o carro de corrida de Fórmula 4 na Itália. O seguro é necessário devido ao alto grau de sinistralidade envolvido no projeto (em corridas de automobilismo, é comum que ocorram acidentes que estragam o carro ou parte dele). Pela regra da categoria, o seguro deve ser contratado diretamente junto às equipes de automobilismo que fazem parte do campeonato. Quantidade = 1 seguro. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).

SERVIÇOS DE LOGÍSTICA DE CARRO E EQUIPAMENTOS DE FÓRMULA

Contratação de serviços especializados de logística do carro de corrida, peças e equipamentos da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. A empresa contratada deverá disponibilizar equipamentos adequados para o transporte do carro de corrida e das peças (preferencialmente carretas), bem como a mão de obra para operação (motorista e ajudantes). Considera-se a prestação do serviço por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).

SERVIÇOS DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA FÓRMULA

Contratação de serviços especializados de mão de obra da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. O serviço deve ser composto por, no mínimo, 1 Chefe de Equipe, 1 engenheiro de pista, 1 engenheiro de dados e mecânicos. Considera-se a contratação de mão de obra especializada, com experiência na categoria por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).

SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE CHASSIS E MOTOR FÓRMULA

Contratação de serviços especializados de manutenção do chassi e do motor do carro de corrida da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. Considera-se a contratação do serviço por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).

SESSÃO DE TREINOS EXTRAS FÓRMULA 4

Considerando que esta será a primeira temporada do piloto em categoria de monopostos (Fórmula 4), incluímos no projeto a realização de 24 sessões de treinos extras de Fórmula 4. Cada sessão terá um dia de duração. Serviço será contratado de equipe de automobilismo. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos de equipes apresentados. Cotação EURO - R\$ 4,35

TAXAS DE INSCRIÇÃO CAMPEONATO FÓRMULA

Taxa de inscrição a ser paga para participação no Campeonato propostos no projeto. Quantidade = 1 taxa. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).

3 - RECURSOS HUMANOS - ATIVIDADE FIM - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

COORDENADOR DO PROJETO

Contratação de 1 profissional para coordenar todas as ações do projeto (contratação de fornecedores, logística de viagens, registros, etc.). Valor do salário para a função tem como parâmetro a Tabela de Recursos Humanos para projetos de Rendimento do DIFE para o cargo Coordenador de Esporte Nível III. Contratação do profissional durante os 10 meses de duração do projeto

4 - ENCARGOS TRABALHISTAS - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

Esta ação prevê o pagamento de encargos para contratação CLT dos recursos humanos, no percentual de 75,87% sobre o valor do salário bruto.

Este percentual divide-se da seguinte forma: INSS e Outras Entidades; FGTS; PIS; Férias; Adicional de Férias e respectivos encargos; 13º Salário e respectivos encargos; Multa FGTS; Verbas rescisórias.

5 - IMPOSTOS/RECOLHIMENTO - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

Esta ação contempla as custas para remessas de recursos ao exterior (despesas da Ação 2 - Serviços Operacionais) dos serviços contratados junto à equipe de automobilismo.

Como os serviços são prestados no exterior por equipe de automobilismo europeia especializada, é necessário prever os custos para esses pagamentos fora do Brasil.

Consideramos custas de 1,1%, contemplando IOF, tarifas de envio de operação e serviços de corretagem. Valor considera a legislação federal para remessa de recursos ao exterior.

Atividade(s) Meio:

1 - SERVIÇOS DE TERCEIROS - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

CONTABILIDADE

_ Perfil: escritório de contabilidade especializado na área de atuação.

_ Atribuições: elaboração e acompanhamento dos processos específicos do projeto; lançamento e ordenação das despesas executadas; ordenação e geração da folha de pagamento; emissão de relatórios de despesas; emissão de guias para recolhimento de tributos; assessoria para questões contábeis;

_ Forma de contratação: contrato de prestação de serviços (pessoa jurídica especializada). Pagamento mensal mediante apresentação de nota fiscal;

_ Parâmetro de valor = Três orçamentos para o cargo Auxiliar de Contabilidade.

SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS

_ Perfil: empresa com conhecimento técnico sobre questões relativas a Lei de Incentivo ao Esporte, além de experiência comprovada na gestão de prestação de contas de projetos incentivados;

_ Atribuições: prestar assessoria para o proponente junto ao Ministério do Esporte; consultoria na execução do projeto, quanto à utilização dos recursos incentivados, contratação de bens e serviços, informações sobre a legislação aplicada, bem como para elaboração das prestações de contas (parcial e final); acompanhar a correta execução do plano de trabalho/projeto; acompanhar os processos de licitação e tomada de preços; acompanhar os desembolsos dos recursos do projeto; verificar se os processos de pagamento atendem às diretrizes da lei de Incentivo ao Esporte;

_ Forma de Contratação: contrato de prestação de serviços (pessoa jurídica especializada). Pagamento mensal mediante apresentação de nota fiscal;

_ Parâmetro valor = Três parâmetros de sites especializados em emprego para a função de Chefia de Contas a Pagar. O proponente optou por valor abaixo do parâmetro utilizado.

2 - DIVULGAÇÃO/PROMOÇÃO - PLEITO EFEITO DA LEI 11.438/06:

ASSESSORIA DE IMPRENSA

Contratação de serviços de Assessoria de Imprensa, para divulgação das ações do projeto, além de patrocinadores, Ministério da Cidadania, Lei de Incentivo e Governo Federal. Contratação do serviço durante os 10 meses de duração do projeto

DESCRIÇÃO DE PROJETO



X. RESUMO DAS FONTES DE RECURSOS PARA O FINANCIAMENTO DO PROJETO (Nesse formulário o proponente deverá citar todas as previsões de receitas e apoios, economicamente mensuráveis, envolvidos na execução do projeto - art. 14, Decreto nº 6.180/07).	
FONTES	VALOR (R\$)
Recursos Próprios (se houver, detalhe no formulário X)	0,00
Recursos Públicos (*) (se houver, detalhe no formulário X)	0,00
Outros incentivos fiscais (**) (se houver, detalhe no formulário X)	0,00
Outros recursos (***) (se houver, detalhe no formulário X)	0,00
Receitas Previstas (****) (se houver, detalhe no formulário X)	0,00
VALOR PLEITEADO PARA EFEITO DA LEI 11.438/06 (*****)	2.106.833,56
TOTAL GERAL	2.106.833,56

(*) Recursos da Administração Direta ou Indireta de Prefeituras, Governos Estaduais ou do Distrito Federal, envolvidos na execução do projeto.

(**) Outros incentivos fiscais previstos em Leis Federais, Estaduais, Municipais ou Distrito Federal.

(***) Outros recursos envolvidos na execução do projeto, cuja fonte não seja nenhuma das citadas anteriormente.

(****) Receitas eventualmente geradas com a execução do projeto.

(*****) O cronograma de execução física e financeira e o orçamento analítico (formulários XI, XII e XIII), deverão ser elaborados com base no valor pleiteado para efeito dos benefícios que trata a Lei nº 11.438/06.

Observação: O custeio das ações no valor pleiteado para efeito dos benefícios da Lei nº 11.438/06, não poderá estar duplicado nas outras fontes de recursos.

DESCRIÇÃO DE PROJETO



XI. DETALHE AS INFORMAÇÕES DO FORMULÁRIO IX			
FONTES	ORIGEM DO RECURSO (*)	FINALIDADE (**)	VALOR (R\$)
ATIVIDADE(S) FIM			
1. Recursos Próprios	1.1 Recurso(s) Próprios		
2. Recursos Públicos			
3. Outros Incentivos Fiscais			
4. Outros recursos			
5. Receitas Previstas			
ATIVIDADE(S) MEIO			
1. Recursos Próprios			
2. Recursos Públicos			
3. Outros Incentivos Fiscais			
4. Outros recursos			
5. Receitas Previstas			

(*) Detalhe a origem de cada fonte (se existir)

(**) Indique para cada origem, em que, no projeto proposto, será gasto o valor previsto.

DESCRIÇÃO DE PROJETO



XII. CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO FÍSICA E FINANCEIRA				
ATIVIDADE(S) FIM				
AÇÃO Nº	DENOMINAÇÃO DA AÇÃO(*)	PERÍODO DE EXECUÇÃO		VALOR ESTIMADO POR AÇÃO (R\$)
		INÍCIO	DURAÇÃO	
1	Uniformes	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	50.874,44
2	Serviços Operacionais	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	1.739.600,58
3	Recursos Humanos - Atividade Fim	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	45.000,00
4	Encargos Trabalhistas	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	34.141,50
5	Impostos/Recolhimento	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	19.028,34
TOTAL ATIVIDADE FIM				1.888.644,86
ATIVIDADE(S) MEIO				
AÇÃO Nº	DENOMINAÇÃO DA AÇÃO(*)	PERÍODO DE EXECUÇÃO		VALOR ESTIMADO POR AÇÃO (R\$)
		INÍCIO	DURAÇÃO	
1	Serviços de Terceiros	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	84.013,30

2	Divulgação/Promoção	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	10 meses	33.850,00
TOTAL ATIVIDADE MEIO				117.863,30
TOTAL ATIVIDADE MEIO + ATIVIDADE FIM				2.006.508,16
ELABORAÇÃO E CAPTAÇÃO DE RECURSOS				Valor na Etapa 3: 100.325,40
TOTAL GERAL				Porcentagem: 5,000% 2.106.833,56

(*) As ações aqui descritas deverão ser as mesmas identificadas no formulário VIII



LEI DE INCENTIVO
AO ESPORTE

DESCRIÇÃO DE PROJETO

(*) Enumere todas as ações que foram descritas no formulário VIII

XIII. Orçamento Analítico - detalhe aqui os itens de despesa, por ação, necessários à execução do projeto, dando as especificações orçamentárias necessárias.

1- Nº	2- Detalhamento ações	3- Quantidade	4- Unidade	5- Duração	6- Valor Unitário	7- Total
	Indique o item ou serviço que será contratado/utilizado	Indique a quantidade de cada item da coluna 2	Indique a unidade de medida de cada item da coluna 3	Indique a duração de cada item da coluna 2	Indique o preço de cada unidade de despesa	col. 3 x col. 5 x col. 6
ATIVIDADE(S) FIM						
1	Item	Detalhamento				
Uniformes						
1.1	BALACLAVA ANTICHAMAS	6.0	Unidade	-	250,09	1.500,54
1.2	BONÉ	10.0	Unidade	-	103,23	1.032,30

1.3	CALÇA	Valor unitário = média de 3 orçamentos. Calça de sarja com bolsos. São necessárias 4 unidades para a temporada	4.0	Unidade	-	164,99	659,96
1.4	CALÇA ANTICHAMAS	Valor unitário = média de 3 orçamentos. Calça para proteção contra incêndio, feita em 100% Nomex, projetada para reduzir a aglomeração de tecido sob o macacão. Homologação FIA. São necessárias 3 unidades para a temporada	3.0	Unidade	-	449,08	1.347,24
1.5	CAMISA POLO	Valor unitário = média de 3 orçamentos. Camisa polo modelagem reta e mangas médias, confeccionada em malha 100% algodão. São necessárias 4 unidades para a temporada	4.0	Unidade	-	195,66	782,64

1.6	CAMISETA	Valor unitário = média de 3 orçamentos. Camiseta manga curta, com modelagem reta, gola careca redonda e estampa, confeccionada em 100% algodão. São necessárias 10 unidades para a temporada	10.0	Unidade	-	101,49	1.014,90
1.7	CAPACETE	Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 2 unidades. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Capacete com casco de fibra de vidro, homologação Snell e FIA, viseira larga e removível, fixação adicional para viseira, entradas de ar na parte frontal, abertura de extração de ar na parte posterior, forro interior desmontável e lavável.	2.0	Unidade	-	6.132,33	12.264,66

1.8	HANS DEVICE	Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 1 unidade. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Protetor cervical específico para automobilismo, acompanhado de clips de instalação do capacete, confeccionado em material leve e homologado pela FIA.	1.0	Unidade	-	4.093,00	4.093,00
1.9	JAQUETA	Valor unitário = média de 3 orçamentos. Jaqueta longa, acolchoada, específica para dias de frio. São necessárias 2 unidades para a temporada	2.0	Unidade	-	199,59	399,18

1.10	LUVA	Valor unitário = média de 3 orçamentos. Palma ergonômica pré-moldada com alta aderência e amortecedor de choque, malha 100% meta-aramídica, palma reforçada, dorso de luva reforçado, costura externa para sensibilidade máxima, punho elástico e acolchoado nas articulações dos dedos. São necessários 4 pares para a temporada	4.0	Par	-	879,33	3.517,32
1.11	MACACÃO	Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 4 unidades. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Macacão antichamas, extra leve, fabricado em Nomex 4 camadas, homologação FIA	4.0	Unidade	-	4.613,78	18.455,12

1.12	MALHA ANTICHAMAS	Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 4 unidades. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Malha para proteção contra incêndio, feita em 100% Nomex, projetada para reduzir a aglomeração de tecido sob o macacão. Homologação FIA. Corte assimétrico frente e trás para uma posição confortável de condução	4.0	Unidade	-	715,36	2.861,44
1.13	MEIA ANTICHAMAS	Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 4 pares. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Meia para proteção contra incêndio. Homologação FIA	4.0	Par	-	153,37	613,48
1.14	SAPATILHA	Item de uniforme apenas para o Piloto (1 pessoa). 2 pares. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Sapatilha para automobilismo, em tecido Nomex, para proteção antichamas	2.0	Par	-	1.166,33	2.332,66
2	Serviços Operacionais						

2.1	ACADEMIA	<p>Mensalidade de academia durante a temporada. Valor unitário = média de 3 orçamentos. Quantidade = 1 serviço por mês. Duração = 10 meses (período de execução do projeto)</p>	1.0	Serviço	10 meses	156,26	1.562,60
2.2	ALUGUEL CARRO DE FÓRMULA	<p>Aluguel do carro de corrida completo, específico para a categoria Fórmula 4 na Itália. O carro deve ser alugado junto às equipes que atuam na categoria proprietárias dos carros). Considere-se a prestação do serviço por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).</p>	1.0	Serviço	7 dias	7.871,42	55.099,94

2.3	COMBUSTÍVEL FORMULA	Fornecimento de combustível da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. A empresa contratada deverá disponibilizar combustível para as etapas dos campeonatos do projeto. Considere-se o fornecimento de combustível por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração = 7 (7 etapas previstas no projeto).	1.0	Serviço	7 dias	4.764,28	33.349,96
2.4	KIT DE PEÇAS SOBRE S ALENTE S FORMULA	Trata-se de Kit de Peças para reposição em caso de necessidade durante as etapas do campeonato. Quantidade = 1 serviço. Duração = 7 (7 etapas previstas no projeto).	1.0	Serviço	7 dias	15.535,71	108.749,97
2.5	NUTRICIONISTA	Pagamento referente a consultas mensais com nutricionista para melhorar o desempenho do piloto. Quantidade = 1 consulta por mês. Duração = 10 meses (período de execução do projeto)	1.0	Serviço	10 meses	165,00	1.650,00

2.6	PNEUS FÓRMULA	Fornecimento de pneus da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. A empresa contratada deverá disponibilizar os pneus para as etapas dos campeonatos do projeto. Considere-se o serviço de fornecimento de pneus por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração = 7 (7 etapas previstas no projeto).	1.0	Serviço	7 dias	22.785,71	159.499,97
2.7	PSICÓLOGO	Pagamento referente a consultas semanais com psicólogo para melhorar o desempenho do piloto. Quantidade = 4 (uma consulta por semana * 4 semanas no mês). Duração = 10 meses (período de execução do projeto)	4.0	Serviço	10 meses	163,46	6.538,40

2.8	SEGURO	<p>Contratação de seguro específico para o carro de corrida de Fórmula 4 na Itália. O seguro é necessário devido ao alto grau de sinistralidade envolvido no projeto (em corridas de automobilismo, é comum que ocorram acidentes que estragam o carro ou parte dele). Pela regra da categoria, o seguro deve ser contratado diretamente junto às equipes de automobilismo que fazem parte do campeonato. Quantidade = 1 seguro. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).</p>	1.0	Serviço	7 dias	4.971,42	34.799,94
-----	--------	--	-----	---------	--------	----------	-----------

2.9	SERVIÇOS DE LOGÍSTICA DE CARRO E EQUIPAMENTOS DE FÓRMULA	<p>Contratação de serviços especializados de logística do carro de corrida, peças e equipamentos da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. A empresa contratada deverá disponibilizar equipamentos adequados para o transporte do carro de corrida e das peças (preferencialmente carretas), bem como a mão de obra para operação (motorista e ajudantes). Considera-se a prestação do serviço por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).</p>	1.0	Serviço	7 dias	12.946,42	90.624,94
-----	--	--	-----	---------	--------	-----------	-----------

2.10	SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO DE CHASSIS E MOTOR FORMULA	<p>Contratação de serviços especializados de manutenção do chassis e do motor do carro de corrida da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. Considera-se a contratação do serviço por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).</p>	1.0	Serviço	7 dias	12.946,42	90.624,94
2.11	SERVIÇOS DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA FORMULA	<p>Contratação de serviços especializados de mão de obra da Fórmula 4 na Itália para atendimento ao Piloto. O serviço deve ser composto por, no mínimo, 1 Chefe de Equipe, 1 engenheiro de pista, 1 engenheiro de dados e mecânicos. Considera-se a contratação de mão de obra especializada, com experiência na categoria por etapa. Quantidade = 1 serviço. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).</p>	1.0	Serviço	7 dias	46.607,14	326.249,98

2.12	SESSÃO DE TREINOS EXTRAS FÓRMULA 4	<p>Considerando que esta será a primeira temporada do piloto em categoria de monopostos (Fórmula 4), incluímos no projeto a realização de 24 sessões de treinos extras de Fórmula 4. Cada sessão terá um dia de duração. Serviço será contratado de equipe de automobilismo. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos de equipes apresentados. Cotação EURO - R\$ 4,35</p>	24.0	Serviço	1 dia	31.900,00	765.600,00
2.13	TAXAS DE INSCRIÇÃO CAMPEONATO FÓRMULA	Taxa de inscrição a ser paga para participação no Campeonato proposto no projeto. Quantidade = 1 taxa. Duração 7 dias (7 etapas previstas no projeto).	1.0	Serviço	7 dias	9.321,42	65.249,94
3	Recursos Humanos - Atividade Fim						

3.1	COORDENADOR DE PROJETO	<p>Contratação de 1 profissional para coordenar todas as ações do projeto (contratação de fornecedores, logística de viagens, registros, etc.). Valor do salário para a função tem como parâmetro a Tabela de Recursos Humanos para projetos de Rendimento do DIFE para o cargo Coordenador de Esporte Nível III. Contratação do profissional durante os 10 meses de duração do projeto</p>	1.0	Pessoa (s)	10 meses	4.500,00	45.000,00
4 Encargos Trabalhistas							

4.1	COORDENADOR DE PROJETO	Encargos trabalhistas para contratação CLT. Esta ação prevê o pagamento de encargos no percentual de 75,87% sobre o valor do salário bruto. Este percentual divide-se da seguinte forma: INSS e Outras Entidades; FGTS; PIS; Férias; Adicional de Férias e respectivos encargos; 13º Salário e respectivos encargos; Multa FGTS; Verbas rescisórias.	1.0	Encargo	10 meses	3.414,15	34.141,50	
5	Impostos/Recolhimento							
5.1	TRIBUTOS PARA REMESSA DE RECURSOS AO EXTERIOR	Trata-se da previsão de tributos de 1,1% sobre o valor total das despesas do projeto que deverão ser pagas no exterior (IOF = 1,1%). Valor considera a legislação federal para remessa de recursos ao exterior.	1.0	Taxas	1 dia	19.028,34	19.028,34	
ATIVIDADE(S) MEIO							TOTAL ATIVIDADE(S) FIM	1.888.644,86
	Item	Detalhamento						

1.2	SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS	Serviços de empresa especializada na Lei Federal de Incentivo ao Esporte, para orientações, acompanhamento de desembolsos e prestação de contas. Parâmetro de Custo para o serviço = Três parâmetros de sites especializados em emprego para a função de Chefia de Contas a Pagar. Contratação do serviço durante os 10 meses de duração do projeto	1.0	Serviço	10 meses	6.050,00	60.500,00
2	Divulgação/Promoção						
2.1	ASSESSORIA DE IMPRENSA	Contratação de serviços de Assessoria de Imprensa, para divulgação das ações do projeto, além de patrocinadores, Ministério da Cidadania, Lei de Incentivo e Governo Federal. Contratação do serviço durante os 10 meses de duração do projeto	1.0	Serviço	10 meses	3.385,00	33.850,00
						TOTAL ATIVIDADE(S) MEIO	117.863,30
						TOTAL ATIVIDADE MEIO + ATIVIDADE FIM	2.006.508,16

ELABORAÇÃO E CAPTAÇÃO DE RECURSOS	Valor na Etapa 3: 100.325,40
	Porcentagem: 5,000%
TOTAL GERAL	2.106.833,56