

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: 1916181-60
Título: Time KGV Fórmula 2	
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: 11 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 Guilherme Samaia durante uma temporada de automobilismo.

1. RESUMO DO PROJETO

O presente projeto foi elaborado de forma simples e objetiva para dar continuidade na carreira internacional do piloto Guilherme Samaia.

Por meio do projeto, pretendemos que o piloto tenha condições adequadas para evoluir em sua carreira no automobilismo, participando de uma temporada da categoria Fórmula 2.

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

_Equipamentos competitivos (carro de Fórmula 2 completo e peças de reposição suficientes);

_Mão de obra de equipe de Fórmula 2;

_Uniformes adequados;

_Sessões de treinos extras de Fórmula 2.

2. O PILOTO GUILHERME SAMAIA

O piloto Guilherme Samaia andou pela primeira vez em um carro de corrida aos nove anos de idade, quando foi com a família assistir ao pai andar de kart indoor. Com o passar dos anos, o interesse foi crescendo e as visitas ao kartódromo se tornaram mais

frequentes.

No início de sua carreira, em 2009, Guilherme disputou seu primeiro campeonato profissional. Foi o Campeonato Paulista de Kart, já conquistando o primeiro pódio da carreira e demonstrando seu grande potencial para o automobilismo.

Em 2012 e 2013, na categoria Shifter Junior (em que o kart tem marchas e um motor de até 58cv), sagrou-se bicampeão, abrindo possibilidades para categorias mais competitivas e desafiadoras.

Em 2015, prestes a completar 18 anos participou de seu primeiro grande campeonato de Fórmula, a Fórmula 3 Light. Foram 16 corridas, sendo líder em 14 das provas disputadas. No ano seguinte, estreou na Fórmula 3 A e acabou a temporada como vice-campeão, resultado surpreendente para um estreante na categoria.

Em 2017, sagrou-se campeão da categoria com desempenho impressionante, foi vitorioso com uma diferença de 87 pontos sobre o vice-campeão e liderou 100% das provas disputadas.

Ficou claro que era o momento de investir na evolução do piloto e aumentar o nível de exigência, dando mais um grande passo para o objetivo de carreira do mesmo, que é representar o Brasil na Fórmula 1.

Assim, em 2018, Guilherme Samaia, voltou-se a sua carreira internacional, disputando a Euroformula F3, terminando a temporada em 6º colocado.

Atualmente, Guilherme vem ocupando a 16ª colocação na temporada 2019 da Euroformula F3.

<http://f1mania.lance.com.br/outros/f-3/entrevista-guilherme-samaia-lider-da-f3-brasil/>

<http://andredoal.com.br/esporte/guilherme-samaia-da-f3>

Principais conquistas:

2009 2013

- Campeão da Copa Dolly SP

- Bicampeão Shifter Junior

- Campeão Super Kart BR

2014

- Vice-campeão da 6ª Copa SP Kart Clube Granja Vianna

- Vice-campeão na categoria Shifter Graduados

- 5º lugar no Campeonato Brasileiro Shifter

2015

- Campeão da Fórmula 3 Light

2016

- Vice-campeão da Fórmula 3 A

2017

- Campeão da Fórmula 3 A

2018

- 6º lugar da Euroformula F3

Informamos que segue em anexo carta de ciência de participação e cópia do RG e CPF do piloto do projeto, Guilherme Samaia.

Apresentamos anexas ao projeto algumas fotos do piloto Guilherme Samaia em sua carreira no automobilismo.

3. A CATEGORIA FÓRMULA 2

Ela foi criada no ano de 1948 e substituída pela chamada Fórmula 3000 no ano de 1985. Posteriormente, foi novamente renomeada e substituída pela GP2 Series, em 2003. A F2, sofreu uma crise e chegou a ser dissolvida em 2012, em razão do declínio do número de pilotos e de patrocínio.

No entanto, a FIA (Federação Internacional de Automobilismo) chamou a responsabilidade e anunciou a volta do esporte em 2015, ainda como GP2 Series. No início de 2017 volta o nome de Fórmula 2, que perdura até hoje.

A Fórmula 2 conta com corridas ao redor de todo o planeta e é um celeiro de novos talentos, que despontam na F1 conquistando títulos e se destacando nas pistas.

Dentre os campeões mundiais da categoria profissional que passaram pela F2 podemos destacar: Lewis Hamilton, Nico Rosberg e o lendário piloto brasileiro Emerson Fittipaldi.

Esta categoria é, portanto, considerada a porta de acesso para a F1, categoria mais badalada e de maior investimento do mundo.

O propósito da Federação Internacional de Automobilismo (FIA) ao instituir o campeonato da categoria foi dar oportunidade aos pilotos mais jovens de competir nos mais altos níveis do automobilismo mundial.

Falando dos carros que competem na Fórmula 2, eles têm pneus mais largos se comparados aos da F1 e as máquinas chegam a atingir trezentos quilômetros por hora, com seiscentos e vinte cavalos de potência.

Ela é o grande objetivo de todos os pilotos que sonham um dia em figurar nos grids da Fórmula 1.

Todos sabem que a F2 é um depósito de talentos e futuros campeões mundiais na Fórmula 1. Sabemos também que o Brasil tem grande tradição nessas categorias do automobilismo. Quando esses dois fatores se juntam, há a certeza do sucesso.

Um dos mais famosos pilotos brasileiros de todos os tempos, Emerson Fittipaldi, bicampeão mundial de fórmula 1, campeão da fórmula Indy e vencedor por duas vezes da tradicionalíssima corrida de 500 milhas de Indianápolis, começou na F2, que naquela época se chamava Fórmula 3000.

Apresentamos em anexo algumas fotos da modalidade, de modo a ilustrar a categoria Fórmula 2.

4. O CAMPEONATO DO PROJETO

Como explicamos antes, o foco deste projeto é para uma temporada completa de Fórmula 2, especificamente no Campeonato Mundial de Fórmula 2.

Para efeitos de calendário, pretendemos que o projeto tenha sua execução na temporada 2020 da competição, mas utilizaremos como base o calendário 2019.

Campeonato Mundial de Fórmula 2

Etapa 1 Autódromo Internacional de Sakhir Bahrein 29/03/2020

Etapa 2 Autódromo de Baku Azerbaijão 26/04/2020

Etapa 3 Autódromo da Catalunha Espanha 10/05/2020

Etapa 4 Autódromo de Mônaco Mônaco 23/05/2020

Etapa 5 Autódromo Paul Ricard França 21/06/2020

Etapa 6 Autódromo Red Bull Áustria 28/06/2020

Etapa 7 Autódromo de Silverstone Grã-Bretanha 12/07/2020

Etapa 8 Autódromo de Hungaroring Hungria 02/08/2020

Etapa 9 Autódromo de Spa-Francorchamps Bélgica 29/08/2020

Etapa 10 Autódromo de Monza Itália 06/09/2020

Etapa 11 Autódromo de Sóchi Rússia 27/09/2020

Etapa 12 Autódromo de Yas Marina Emirados Árabes Unidos 29/11/2020

<http://www.fiaformula2.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.

5. LOCAIS DE EXECUÇÃO

Como as corridas do campeonato acontecerão pelo mundo todo, não é possível cadastrar os autódromos como locais de execução do projeto (uma vez que o sistema da Lei de Incentivo 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 em 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 Guilherme Samaia 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 por mais talento que o piloto tenha, e por mais que seja considerado uma das maiores promessas do automobilismo brasileiro, o piloto Guilherme Samaia 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 Fórmula 2, 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.

9. PARCERIA COM OUTRAS ENTIDADES

Informamos que não haverá nenhuma parceria entre o Kart Clube Granja Viana e qualquer outra instituição para a execução do projeto.

10 DIVULGAÇÃO DAS LOGOMARCAS OFICIAIS

O Kart Clube Granja Viana se compromete a fazer constar as logomarcas da Secretaria Especial do Esporte e do Governo Federal, do Selo da Lei de Incentivo ao Esporte e da Bandeira Nacional, em conformidade com o Manual de Identidade Visual da Lei de Incentivo ao Esporte e com a Portaria nº 269, de 30 de agosto de 2018, em todas as peças de divulgação do projeto.

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 Guilherme Samaia, um atleta de enorme talento e potencial, de realizar com qualidade uma temporada muito importante em sua carreira (disputa de uma temporada de carros de Fórmula 2).

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.

Por esse motivo, a entidade proponente decidiu apresentar o presente projeto, que busca dar condições adequadas ao piloto Guilherme Samaia, um grande talento do automobilismo brasileiro.

Para isso, 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 Guilherme Samaia 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, somente uma minoria vive do esporte.

Temos conversado com grandes empresas para tentar viabilizar apoios ao piloto Guilherme Samaia 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 Guilherme Samaia, ainda que muito talentoso, terá dificuldades para dar prosseguimento em suas atividades no esporte.

HISTÓRICO DO PROPONENTE/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 de projetos tem como base:

A. A existência de diversos 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.

São eles:

_Escola de Kart

SLIE 1509682-30

Número de processo 58701.002795/2015-68

Status: prestação de contas final enviada

_Escola de Kart Ano 2

SLIE 1611435-39

Número de processo 58000.010485/2016-03

Status: em fase de captação de recursos

_Academia de Pilotos Kart

SLIE 1509873-74

Número de processo 58701.003429/2015-26

Status: prestação de contas final apresentada

_Caio Collet Ano 1

SLIE 1611493-08

Número de processo 58000.010574/2016-41

Status: prestação de contas final apresentada

_GT Open Championship

SLIE 1713396-30

Número de processo 58000.117965/2017-77

Status: em fase de captação de recursos

_Giulio Borlenghi - Temporada Brasil

SLIE 1713289-49

Número de processo 58000.117890/2017-24

Status: em fase de captação de recursos

_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

_Formando um Verdadeiro Campeão

SLIE: 1612307-76

Número de processo: 58000.011748/2016-93

Status: prestação de contas final apresentada ao DIFE

_Ano 2 Formando um Verdadeiro Campeão

SLIE: 1713085-90

Número de processo: 58000.116710/2017-97

Status: prestação de contas final apresentada ao DIFE

_Ano 3 Formando um Verdadeiro Campeão

SLIE: 1814678-36

Número de processo: 58000.011283/2018-32

Status: Em execução em 2019

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

JOSÉ PROSPERO GIAFFONE

É fundador e 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 irmãos), 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 velocitococus 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 seo Chico Landi era parceiro de carteadado 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.

FELIPE GIAFFONE

É o ex-vice-presidente da Entidade Proponente.

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 Fórmula 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. EXPERIÊNCIA NA ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS AUTOMOBILÍSTICOS

Por fim, gostaríamos de ressaltar a experiência que o Kart Clube Granja Viana tem na organização de eventos e projetos dentro do automobilismo. A entidade é responsável pela realização de um dos eventos mais tradicionais do kartismo brasileiro, as 500 Milhas de Kart, 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 durante o projeto.

Instrumento de verificação: Relatório com informações da evolução técnica do piloto elaborado pelo Gerente do Projeto.

_Meta 2. Aprimorar o desenvolvimento físico do piloto.

Indicador: Evolução física do piloto durante o projeto.

Instrumento de verificação: Relatório com informações da evolução física do piloto elaborado pelo Gerente do Projeto.

Metas Quantitativas:

_Meta 1. Terminar, pelo menos, 50% das corridas contempladas no projeto.

Indicador: Percentual de corridas terminadas.

Instrumento de verificação: Lista de resultados das provas.

_Meta 2. Ficar entre os 20 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 provas.

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:

Nesta ação estão alguns itens básicos de uniformes para o piloto.

Esses itens serão utilizados para exposição das marcas exigidas pela lei de incentivo (conforme Plano Básico de Divulgação a ser formulado no momento da assinatura do Termo de Compromisso).

Os itens são os seguintes:

BONÉ

Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Boné 100% poliéster, com presilha plástica, aba curva. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos apresentados.

CAMISA POLO

Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Camisa polo modelagem reta e mangas médias, confeccionada em malha 100% algodão. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Valor médio dos

3 orçamentos apresentados.

CAMISETA

Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Camiseta de competição, em tecido 100% poliéster, de Dry Fit. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Tabela de precificação do Ministério do Esporte - Item 2176.

JAQUETA

Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Jaqueta longa, acolchoada, com forro, específica para climas frios. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos apresentados.

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 2 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 da equipe exigir o pagamento (total ou parcial) antes do início do campeonato.

Os serviços contemplados nesta ação são os seguintes:

SERVIÇO DE EQUIPE DE FÓRMULA 2

Serviço de equipe de Fórmula 2. Serviço engloba o uso de carro da categoria Fórmula 2 e equipamentos para a disputa de temporada. Considera-se a contratação do serviço completo, incluindo mão de obra da equipe, taxas de uso de pista, inscrição, seguro, etc. Quantidade = 1 serviço. Duração 12 dias (12 etapas previstas no projeto). Ver detalhes sobre forma de contratação e pagamento nas

Estratégias de Ação. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos de equipes apresentados. Cotação Euro: R\$ 4,52.

SERVIÇO DE MANAGER DO PILOTO

Considera-se a prestação do serviço por mês. Quantidade = 1 serviço. Duração 11 meses (duração do projeto). Parâmetro de Custo do valor unitário: Valor de Supervisor de Esportes IV da tabela de Recursos Humanos da Secretaria Especial do Esporte.

SESSÃO DE TREINOS EXTRAS FÓRMULA 2

Trata-se de realização de 50 sessões de treinos extras de Fórmula 2. Serviço será contratado de equipe de automobilismo. Quantidade: 50 (50 sessões de treinos de 1 dia). Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos de equipes apresentados. Cotação Euro: R\$ 4,52.

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

Esta ação engloba a contratação de 1 profissional para gestão do projeto.

GERENTE DO PROJETO

Pretendemos contratar um profissional para gerenciar, de fato, todas as ações do projeto (contratação de fornecedores, registros de corridas, elaboração de relatórios, etc.)

Para comprovação de valor unitário do item utilizamos 3 parâmetros de custo: 1 - Média salarial do site Trabalha Brasil para a função de Gerente de Projetos, 2 - Média salarial do site Glassdoor para a função de Gerente de Projetos e 3 - Média salarial do site Vagas.com para a função de Gerente de Projetos. A Entidade optou por utilizar um valor abaixo da média dos 3 parâmetros apresentados.

O Gerente do Projeto será contratado via CLT, com carga horária de 20 horas semanais durante os 11 meses de execução do projeto.

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

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.

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).

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%, calculadas sobre o valor total da Ação 2, contemplando IOF, tarifas de envio de operação e serviços de corretagem. Esse item foi aprovado no primeiro e no segundo ano do projeto.

Atividade(s) Meio:

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

A. 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 Custo para o serviço = Tabela de precificação da Secretaria Especial do Esporte, item Auxiliar de Contabilidade, linha número 596. Para comparação, enviamos mais dois parâmetros: Média salarial do SINE para o cargo de Auxiliar Contábil e Média salarial do site Catho para o cargo de Auxiliar Contábil. Contratação do serviço durante os 11 meses de duração do projeto. Entidade

optou por utilizar um valor abaixo da média encontrada.

B. SERVIÇOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS

_Perfil: empresa com conhecimento técnico sobre questões relativas à 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 à Secretaria Especial 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 desembolso 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 de Custo para o serviço = Três parâmetros de sites especializados em emprego para a função de Gerente de Contas a Pagar. Entidade optou por utilizar um valor abaixo da média encontrada. Contratação do serviço durante os 11 meses de duração do projeto.

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 11 meses de duração do projeto. Parâmetro de Custo para o serviço = Sindicato dos Jornalistas Profissionais no Estado de São Paulo, Site Bersano e Site Jobs.

SERVIÇO DE MANUTENÇÃO DE WEBSITE

Serviço para manter o website da entidade, com informações atualizadas durante a execução do projeto sobre o evento e atividades

realizadas. Contratação do serviço durante os 11 meses de duração do projeto. Parâmetro de custo: Tabela de Precificação do DIFE (item 2945). Entidade optou por utilizar um valor abaixo da média encontrada.

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 (*****)	17.116.241,55
TOTAL GERAL	17.116.241,55

(*) 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	11 meses	1.362,62
2	Serviços Operacionais	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	11 meses	16.490.633,24
3	Recursos Humanos - Atividade Fim	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	11 meses	49.500,00
4	Encargos Trabalhistas	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	11 meses	37.555,65
5	Impostos/Recolhimento	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	11 meses	181.396,96
TOTAL ATIVIDADE FIM				16.760.448,47
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	11 meses	118.858,08

2	Divulgação/Promoção	DATA DA ASSINATURA DO TERMO DE COMPROMISSO	11 meses	66.935,00
		TOTAL ATIVIDADE MEIO		185.793,08
		TOTAL ATIVIDADE MEIO + ATIVIDADE FIM		16.946.241,55
		ELABORAÇÃO E CAPTAÇÃO DE RECURSOS		Valor na Etapa 3: 170.000,00
		TOTAL GERAL		Porcentagem: 1,003% 17.116.241,55

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

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	BONÉ	2.0	Unidade	-	103,26	206,52
	Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Boné 100% poliéster, com presilha plástica, aba curva. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos apresentados.					

1.2	CAMISA POLO	<p>Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Camisa polo modelagem reta e mangas médias, confeccionada em malha 100% algodão. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos apresentados.</p>	2.0	Unidade	-	212,46	424,92
1.3	CAMISETA	<p>Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Camiseta de competição, em tecido 100% poliéster, de Dry Fit. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Tabela de precificação do Ministério do Esporte - Item 2176.</p>	2.0	Unidade	-	139,30	278,60

1.4	JAQUETA	Trata-se de uniforme para o piloto do projeto. Descrição técnica: Jaqueta longa, acolchoada, com forro, específica para climas frios. Serão necessárias 2 unidades para o piloto durante a execução do projeto. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos apresentados.	2.0	Unidade	-	226,29	452,58
2	Serviços Operacionais						

2.1	SERVIÇO DE EQUIPE DE FÓRMULA 2	<p>Serviço de equipe de Fórmula 2. Serviço engloba o uso de carro da categoria Fórmula 2 e equipamentos para a disputa de temporada. Considera-se a contratação do serviço completo, incluindo mão de obra da equipe, taxas de uso de pista, inscrição, seguro, etc. Quantidade = 1 serviço. Duração 12 dias (12 etapas previstas no projeto). Ver detalhes sobre forma de contratação e pagamento nas Estratégias de Ação. Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos de equipes apresentados. Euro: R\$ 4,52.</p>	1.0	Serviço	12 dias	859.427,77	10.313.133,24
-----	--------------------------------	---	-----	---------	---------	------------	---------------

2.2	SERVIÇO DE MANAGER DO PILOTO	Considera-se a prestação do serviço por mês. Quantidade = 1 serviço. Duração 11 meses (duração do projeto). Parâmetro de Custo do valor unitário: Valor de Supervisor de Esportes IV da tabela de Recursos Humanos da Secretaria Especial do Esporte.	1.0	Serviço	11 meses	12.000,00	132.000,00
2.3	SESSÃO DE TREINOS EXTRAS FÓRMULA 2	Trata-se de realização de 50 sessões de treinos extras de Fórmula 2. Serviço será contratado de equipe de automobilismo. Quantidade: 50 (50 sessões de treinos de 1 dia). Parâmetro de Custo: Valor médio dos 3 orçamentos de equipes apresentados. Cotação Euro: R\$ 4,52.	50.0	Serviço	1 dia	120.910,00	6.045.500,00
3	Recursos Humanos - Atividade Fim						

3.1	GERENTE DO PROJETO	<p>Contratação via CLT de 1 profissional para gerenciar todas as ações do projeto (desportivas e também de gestão técnica). Para comprovação de valor unitário do item utilizamos 3 diferentes parâmetros de custo, conforme detalhado nas estratégias de ação. Contratação do profissional durante os 11 meses de duração do projeto, carga horária de 20h semanais. Entidade optou por utilizar um valor abaixo da média encontrada.</p>	1.0	Pessoa (s)	11 meses	4.500,00	49.500,00
4 Encargos Trabalhistas							

4.1	GERENTE DO 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	Taxas	11 meses	3.414,15	37.555,65	
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	181.396,96	181.396,96	
						TOTAL ATIVIDADE(S) FIM	16.760.448,47	
ATIVIDADE(S) MEIO								
	Item	Detalhamento						

1 Serviços de Terceiros						
1.1	CONTABILIDADE	Serviços de assessoria contábil para acompanhamento do projeto (lançamentos contábeis, emissão de guias para recolhimento de tributos, geração de folha de pagamento, preparação de declarações determinadas pela legislação, etc.).	1.0	Serviço	11 meses	1.200,00
		Parâmetro de Custo para o serviço = Tabela de precificação da Secretaria Especial do Esporte, item Auxiliar de Contabilidade, linha número 596. Mais detalhes do parâmetros de custo nas Estratégias de Ação. Contratação do serviço durante os 11 meses de duração do projeto.				13.200,00

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 Gerente de Contas a Pagar. Entidade optou por utilizar um valor abaixo da média encontrada. Contratação do serviço durante os 11 meses de duração do projeto.	1.0	Serviço	11 meses	9.605,28	105.658,08
2	Divulgação/Promoção						

2.1	ASSESSORIA DE IMPRENSA	<p>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 11 meses de duração do projeto. Parâmetro de Custo para o serviço = Sindicato dos Jornalistas Profissionais no Estado de São Paulo, Site Bersano e Site Jobs.</p>	1.0	Serviço	11 meses	3.385,00	37.235,00
-----	------------------------	--	-----	---------	----------	----------	-----------

2.2	SERVIÇO DE MANUTENÇÃO DE WEBSITE	<p>Serviço para manter o website da entidade, com informações atualizadas durante a execução do projeto sobre o evento e atividades realizadas.</p> <p>Parâmetro de custo: Tabela de Precificação do DIFE (item 2945). Entidade optou por utilizar um valor abaixo da média encontrada.</p> <p>Contratação do serviço durante os 11 meses de duração do projeto.</p>	1.0	Serviço	11 meses	2.700,00	29.700,00
TOTAL ATIVIDADE(S) MEIO							185.793,08
TOTAL ATIVIDADE MEIO + ATIVIDADE FIM							16.946.241,55
ELABORAÇÃO E CAPTAÇÃO DE RECURSOS							Valor na Etapa 3: 170.000,00
TOTAL GERAL							Porcentagem: 1,003%
TOTAL GERAL							17.116.241,55