

PREÂMBULO

A FIA - Federação Internacional do Automóvel, em linha com as posições da ONU - Organização das Nações Unidas, colocou-se na primeira linha da mudança da imagem do desporto motorizado e da mobilidade face aos desafios que o nosso planeta enfrenta, estabelecendo uma ambiciosa “Estratégia Ambiental FIA 2020 - 2030”, assente em três pilares estruturantes: ação climática, tecnologia e inovação e práticas sustentáveis.

A FIA fixou como objetivo a neutralidade carbónica em 2021 e uma situação de Zero Emissões em 2030, estando a operar um conjunto de alterações de fundo que irão transformar de forma significativa o modelo de desporto automóvel e de mobilidade como os conhecemos nas últimas décadas e na forma como estes se relacionam com a sociedade e as diversas comunidades.

Os primeiros passos foram dados, um pouco por todo o lado, nos vários campeonatos, junto dos pilotos e das equipas, nos adeptos, aumentando a consciência de que não existe “planeta B” e que o futuro do desporto automóvel depende das ações que formos capazes de implementar para a sustentabilidade ambiental.

Sem eventos sustentáveis, em nome de um compromisso contínuo e crescente, no respeito de uma inabalável consciência de sustentabilidade no desporto, não existira caminho e espaço para o desporto automóvel.

Em Portugal, alguns passos têm sido dados, na linha do que vem sendo assumido pela FIA, sobretudo em eventos de campeonatos FIA, num processo de alteração de comportamentos, seja nas classificativas, com a recolha de resíduos, sensibilização de pilotos e equipas ou colocação de avisos às populações, seja nos parques de assistência das provas de estrada ou nos paddocks dos circuitos.

Cabe agora organizar e congregar esforços e, em conjunto com todos os envolvidos no desporto automóvel, preparar um novo tipo de intervenção que permita à FPAK acompanhar as orientações da FIA e contribuir para um desporto motorizado mais “verde” e sustentável, que, por razões de responsabilidade ambiental, encha de orgulho os que diariamente fazem este desporto.

Nesta fase, clarificaram-se conceitos, organizaram-se os recursos e estabeleceu-se o quadro normativo, fixaram-se metas, e convocou-se todos os agentes para, em conjunto, atingir os objetivos, apoiando a implementação das medidas, captando aderentes e premiando a audácia e o arrojo.

O Código Ambiental pretende estabelecer os princípios gerais, os objetivos e os horizontes temporais para a sua implementação, fixando um conjunto de regras que permitam uma relação mais amigável entre o desporto automóvel com a entidade federativa, praticantes, equipas, organizadores e público, e o meio ambiente, nomeadamente, através da diminuição e neutralização dos seus impactos na relação com o meio ambiente (qualidade do ar, ruído, consumo de água, recolha e tratamento de resíduos, compensações por emissão de CO₂).

O Código Ambiental estabelece um conjunto de Regras e Recomendações de aplicação nos eventos FPAK, dirigidas a todos os intervenientes no fenómeno do desporto automóvel que contribuirão para que a Sustentabilidade Ambiental no desporto automóvel seja, dentro de poucos anos, tão natural como ar que se respira.

Estas Regras e Recomendações desenvolvem-se em duas vertentes:

- i) Ruído, Combustível, Proteção do Solo, e Limpeza do Meio Ambiente;
- ii) Relação com Organizadores, Participantes e Equipas, Adeptos e Público.

Finalmente, pretende-se com este Código que, do seu uso, resulte um contributo para a consciencialização dos problemas ambientais.

Em 2023, procedeu-se a uma avaliação dos resultados da sua implementação e, em consequência, reajustaram-se procedimentos e metas fixadas para que no seu todo o desporto automóvel incorporasse, de forma robusta, a sustentabilidade ambiental como um desígnio de todos em direção à neutralidade carbónica e à diminuição da pegada ambiental.

Em 2024, estabeleceu-se a obrigatoriedade de utilização de combustíveis sintéticos, sem emissões de CO₂, na categoria de Rally2 do Campeonato de Portugal de Ralis e envolveram-se várias universidades portuguesas no estudo desta temática, nomeadamente através da criação de mestrados.

A FIA reconheceu na Assembleia Geral o carácter pioneiro do trabalho desenvolvido pela FPAK, associando-a às melhores práticas ambientais.

Em 2025, alarga-se a obrigatoriedade da aplicação deste Código a todos os eventos realizados sob a égide da FPAK, reforçando os diversos passos dados.

1. PRINCÍPIOS GERAIS

1.1. Podem dividir-se as atividades automobilísticas em três grandes grupos: transporte, lazer e desporto. Neste Código, pretendemos regular os impactos no desporto motorizado.

1.2. O desporto motorizado é uma atividade amplamente desenvolvida que atrai um público cada vez mais numeroso e com efeitos económicos consideráveis, mas que, como muitos outros desportos e atividades humanas em geral, cria impactos no meio ambiente.

1.3. O automóvel, na sua vertente de meio de transporte, de lazer e de diversão, deve ser considerado também na perspetiva ecológica.

1.4. A FPAK considera de capital importância o desenvolvimento de uma política coerente a favor do meio ambiente, levando em consideração a legislação portuguesa e demais regulamentação europeia a as crescentes preocupações da sociedade com a sustentabilidade ambiental do planeta Terra.

1.5. A FPAK trabalhará para que as regras que constituem os seus regulamentos sejam, na medida do possível, respeitosas com o meio ambiente, e contribuam para promover a implementação de elevados níveis de sustentabilidade na organização dos eventos automóveis.

1.6. As linhas de orientação da política ambiental definida neste Código assentam no respeito para com as necessidades de compatibilização ambiental de todos os envolvidos no desporto automóvel.

1.7. A FPAK promoverá uma estreita colaboração com as autoridades públicas a fim de garantir que existem meios suficientes para realizar os eventos desportivos em condições aceitáveis para o meio ambiente.

1.8. De acordo com os princípios gerais aqui listados, este Código de Sustentabilidade Ambiental prescreve regras e recomendações para melhorar o relacionamento entre o automobilismo e o meio ambiente.

Essas regras e recomendações referem-se em particular a:

- a) Ruído, combustível, proteção do solo e limpeza do ambiente;
- b) Comportamento do público, organizadores, oficiais e demais licenciados pela Federação, proprietários de circuitos e kartódromos, praticantes e equipas, em prova ou na simples utilização das estradas públicas ou privadas.

2. NEUTRALIDADE CARBÓNICA E ZERO EMISSÕES

2.1. É objetivo da FPAK atingir a neutralidade carbónica e Net Zero emissões, em linha com a FIA.

2.2. O presente Código Ambiental e as Regras e Recomendações constantes do Anexo 1, com as devidas adaptações, aplica-se a todos os eventos organizados sob a égide da FPAK.

2.3. Os eventos conformes ao presente Código têm direito à utilização nos seus materiais promocionais do logótipo de Sustentabilidade Ambiental da FPAK.



2.4. A FPAK, ciente da importância da sustentabilidade ambiental para o futuro do desporto automóvel, diligenciará pelo estabelecimento de parcerias, junto de instituições públicas e privadas, nacionais e internacionais, com vista:

- i) Implementação de medidas de sensibilização e de educação ambiental, juntos de praticantes, equipas, oficiais, adeptos e público em geral;
- ii) Estabelecimento de um plano de formação de oficiais e demais responsáveis das entidades organizadoras;
- iii) Envolvimento e corresponsabilização para a temática da sustentabilidade ambiental, junto das populações, das escolas e das autoridades locais;

- iv) Criação de uma rede de parceiros do Plano de Sustentabilidade Ambiental FPAK;
- v) Envolvimento das entidades responsáveis pelo tratamento de resíduos;
- vi) Criação de um corpo de voluntários que auxiliem a Federação e as Organizações, nas tarefas com vista a atingir a sustentabilidade ambiental, antes, durante e após os eventos automóveis;
- vii) Criação de um programa de compensação das emissões de CO2 geradas pelos eventos automóveis, através da plantação de árvores, preferencialmente, nas regiões onde foram geradas as emissões;
- viii) Criação da figura do Observador Ambiental que acompanhará a aplicação do presente Código, emitindo um relatório que avaliará o desempenho da Organização e do qual dará conhecimento à Direção da FPAK, para os devidos efeitos, sendo desejável a emissão de recomendações de melhoria de procedimentos;
- ix) Criação de uma Comissão de Sustentabilidade Ambiental, composta por representantes das diversas áreas envolvidas no desporto automóvel, e de personalidades de reconhecido mérito nas causas ambientais;
- x) Criação de um Fundo de Sustentabilidade Ambiental, destinado a participar na realização de iniciativas dos Organizadores com vista à melhoria das boas práticas ambientais.

Este Fundo será financiado, nomeadamente, através de:

Uma parte a fixar do valor das licenças emitidas pela FPAK;

- a) Uma taxa que incidirá sobre a inscrição de provas nos respetivos calendários;
 - b) Uma parte das custas processuais dos processos tramitados nas instâncias jurisdicionais da Federação;
 - c) Com o resultado da aplicação de coimas de natureza ambiental;
 - d) Com a concessão de apoios públicos;
 - e) Com a atribuição de patrocínios ou donativos de entidades individuais ou coletivas.
- xi) Criação de Prémio FPAK de Sustentabilidade Ambiental, com carácter anual, visando premiar a Organização com melhor desempenho ambiental, de acordo com os relatórios e a avaliação dos Observadores Ambientais.

3. COIMAS

À violação, pelos licenciados da FPAK, das medidas constantes do Anexo 1 ao presente Código, atentas as demais regras e princípios do direito, e em função do grau de ilicitude e de culpa do agente, poderão ser aplicadas coimas até €500 (quinhentos euros), por medida, que duplicarão em caso de reincidência, devendo ser comunicadas às autoridades de polícia quando tenham a natureza de crime ambiental.

4. DISPOSIÇÕES FINAIS

O presente Código, com as alterações introduzidas, entra em vigor em 1 de janeiro de 2026.

ANEXO I - SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NOS EVENTOS DO DESPORTO AUTOMÓVEL**1. RUÍDO****1.1. Introdução**

A preocupação com o ruído não se deve limitar ao ruído produzido pelos motores dos automóveis. Além desse ruído previsível, os organizadores também devem estar cientes da magnitude do som proveniente dos sistemas de altifalantes, fontes de som públicas e outras associadas a um evento.

É da responsabilidade de todos os envolvidos, participantes, clubes, organizadores e dirigentes, minimizar o ruído excessivo associado à prática do desporto automóvel.

1.2. Ruído de automóvel

O som é um fenómeno mensurável que ocorre quando uma fonte, como a de um motor, gera algumas vibrações do ar. Em vez disso, o barulho é uma impressão subjetiva do impacto desse som. Um som aceite por uma pessoa, pode ser insuportável para outra. Carros desportivos com altos níveis de som, são normalmente considerados ruidosos.

O Observador Ambiental deve entender a diferença entre ambos - som e ruído - e como quantificar o som.

O decibel (dB) é a unidade usada para expressar o nível de pressão audível e mede-se em diferentes escalas. O ruído dos carros controla-se sobre a escala de medida "A" e expressa-se em Decibéis "dB" (A).

Os níveis de pressão acústica aumentam em proporção logarítmica muito rapidamente, enquanto o ouvido humano interpreta esse aumento muito mais devagar. Consequentemente, cada vez que os números de tons sonoros idênticos são multiplicados por dois (como no caso da partida dos carros), a medição do nível de pressão sonora aumenta apenas 3 dB (A).

Os níveis de pressão sonora diminuem quando a distância para a fonte de som aumenta. O dobro da distância da fonte de som para o ouvido humano causa uma perda de 6 dB (A). Eles também contribuem para a perda do nível de energia, temperatura, altitude, humidade e frequência de onda. Elementos como vegetação, terreno acidentado, grandes obstáculos como paredes, declives ou veículos podem refletir o som e afetam o nível do som em áreas próximas. Consequentemente, a FPAK recomenda:

- a) Evitar a operação inútil de qualquer motor;
- b) Reduzir, tanto quanto possível, os níveis sonoros em todas as modalidades e garantir que os regulamentos aplicáveis sejam estritamente respeitados.

A FPAK promoverá pesquisas no campo do nível sonoro em relação ao desporto automóvel.

1.3. Medição do nível sonoro

O Observador Ambiental e os Oficiais do evento devem estar familiarizados com os regulamentos e portarias que regulam os níveis de ruído admitidos.

Os detalhes correspondentes aos níveis de ruído específicos de cada modalidade serão determinados pelos regulamentos correspondentes.

1.4. Sistemas de sonorização

- a) Na medida do possível, sistemas separados de som ao vivo para o parque de assistência (paddock) e para o público assistente nunca devem exceder o limite de tolerância de 83 dB (A) medidos na área pública. Por outro lado, fixar no máximo 3 dB (A) de margem em relação ao ruído ambiente medido na área habitada mais próxima;
- b) Posição do altifalante: inclinado em direção ao chão e direcionado para o centro da pista ou percurso;
- c) Mantenha o nível de som o mais baixo possível.

Às vezes, o sistema de som produz mais desconforto fora da pista do que no público espectador do próprio evento. Os responsáveis pelo serviço de sonorização público devem reduzir o volume do som nos intervalos entre os treinos e as passagens oficiais.

2. COMBUSTÍVEL

É obrigatório o uso de combustível sem chumbo, disponível nas estações de serviço ou fornecido pelo organizador ou fornecedor reconhecido pela FPAK, sem aditivos, exceto óleo do motor em algumas categorias de kart que usam motores a dois tempos.

O uso de metanol pode ser autorizado para corridas de circuito.

O uso de energias alternativas, como gasolina sintética, biocombustíveis, hidrogénio ou eletricidade, desde que mais favoráveis ao meio ambiente, devem ser promovidas em todas as modalidades, de acordo com as disposições dos Regulamentos Técnicos correspondentes. Nas disciplinas que usam combustíveis fósseis, deverão ser utilizados, desde que tecnicamente possível, combustíveis sintéticos ou com redução das emissões de CO₂ de, pelo menos, 50%.

Por razões relacionadas com a proteção do meio ambiente, as disposições relativas à armazenagem de combustível mencionadas nos diferentes Regulamentos devem ser respeitadas.

3. PROTEÇÃO DO SOLO

- a) Devem ser tomadas medidas para evitar derramamento de combustível, óleo, fluidos de limpeza, desengordurantes, refrigerante anticongelante, fluidos de travões, etc., ou que se evaporem no ar;
- b) Recipientes ou instalações apropriadas devem ser fornecidos para recolha de resíduos, óleos, detergentes, etc.;
- c) Nas áreas de assistência, as equipas devem utilizar lonas apropriadas (cobertura ou tapete ambiental) que impeçam os derramamentos para o solo;
- d) As Organizações devem colocar nas zonas de reabastecimento tapetes ambientais, absorventes de óleos e gasolinas e outros resíduos industriais;
- e) É proibido derramar no solo, águas residuais e as latrinas dos veículos situados nos parques de assistência ou outras zonas do evento. As mesmas não poderão ser esvaziadas, a menos que o organizador planeio feito;
- f) Não deixar no local nenhum sinal permanente ou resíduo de qualquer atividade de manutenção das viaturas ou mesmo resíduos produzidos durante o evento.

3.1. Cobertura ou tapete ambiental.

A cobertura ou tapete ambiental é obrigatória em todas as disciplinas. Deve ser formado por uma parte superior absorvente e uma parte inferior impermeável. Quando não for possível o uso de um tapete com estas características, pode ser utilizado uma lona impermeável, desde que ignífuga. O seu uso será obrigatório nas zonas de assistência e zonas de reabastecimento e recomendado nos parques fechados.

As características técnicas das capas ou tapetes ambientais devem ser:

- Dimensões: Destacar-se, pelo menos, um metro em todo o perímetro do carro, podendo constar de uma, duas ou mais peças. (No karting 2x2 metros, e deve ser colocado sob o suporte em que o kart está localizado).
- Capacidade de absorção: 4 litros, no mínimo.

O uso da cobertura ou tapete ambiental destina-se a proteger o solo, podendo ser dispensado em circuitos permanentes e sempre que haja sistemas de recolha de fluidos e, no mínimo, separador de hidrocarbonetos.

É obrigatório, salvo as exceções referidas, em:

- a) Zonas de assistência;
- b) Sob todos os recipientes de recolha de líquidos contaminados do evento, previstos pelo Organizador;
- c) Em todas as zonas
- d) Sob todos os geradores ou máquinas de lavar motores a combustão;
- e) Sob todos os reservatórios de armazenamento de gasolina, óleos ou outros líquidos que possam contaminar solos;

É recomendado em Parques fechados.

4. LIMPEZA DE VEÍCULOS

- a) A limpeza dos veículos deve ser realizada apenas nos locais previstos para esse fim e onde estão localizadas as instalações de limpeza;
- b) A utilização de detergentes biodegradáveis é permitida;
- c) A zona de lavagem deve consistir em uma superfície não porosa com drenagem adequada e com separador de gorduras/hidrocarbonetos para evitar a contaminação do solo.

5. MEDIDAS A TOMAR PELOS PARTICIPANTES

- a) Cada concorrente é responsável pelos resíduos e lixo gerados pela sua equipa durante o evento;
- b) É de a responsabilidade dos Organizadores preverem e dotarem, sempre que possível, a envolvências do evento de meios para o adequado acondicionamento dos resíduos;
- c) Os recipientes para o lixo devem estar de acordo com a harmonização da sinalética dos ecopontos em vigor;
- d) Os resíduos e o lixo devem ser armazenados pelas equipas até que as instalações de limpeza, mobiliário de reciclagem e contentores de resíduos fornecidos pelos Organizadores, possam ser utilizadas;
- e) Os pneus usados devem ser retidos e encaminhados pelo concorrente, equipa ou fabricantes, a menos que o Organizador tenha previsto uma zona de reciclagem para os mesmos e o seu encaminhamento para reciclagem;
- f) Ao reabastecer ou aquando da assistência a um veículo, os participantes devem usar uma cobertura ambiental que proteja o solo sendo removido após a sua utilização;
- g) Essas recomendações devem ser mencionadas nos regulamentos específicos do evento.

6. RECOMENDAÇÕES VISANDO O COMPORTAMENTO RESPONSÁVEL DOS ADEPTOS E PÚBLICO RELATIVAMENTE AO MEIO AMBIENTE

Os Adeptos e Público que vão a um circuito, evento de estrada ou a qualquer competição automóvel constituem um elemento importante na manutenção do meio ambiente limpo e intacto.

Algumas sugestões/recomendações:

- a) Em cooperação com as autoridades, escolha das estradas ou caminhos de acesso a circuitos ou eventos em geral que causem os menores inconvenientes possíveis para as áreas circundantes;
- b) Colocação de placas que indiquem claramente o local do evento ou das zonas autorizadas ou recomendadas para o público;
- c) Não permissão de estacionamento em locais protegidos (limites, estradas rurais, bermas, etc.);
- d) Não permissão de estacionamento em locais com vegetação alta ou vegetação espessa;
- e) Promoção do uso do transporte público;
- f) Evitar grandes concentrações de público para preservar a biodiversidade e pontos vulneráveis;
- g) Colocação de instalações sanitárias suficientes e em zonas estratégicas;
- h) Informação aos espectadores sobre necessidade de comportamento responsável e cuidado com o meio ambiente;
- i) Especificação por contrato com as empresas de fornecimento de alimentos, a obrigação de vender bebidas e alimentos embalados em materiais recicláveis, reutilizáveis ou biodegradáveis, além da colocação de recipientes de recolha em quantidades suficientes;
- j) Gerir e organizar eventos off-road de maneira que as consequências ambientais sejam mínimas.

7. DISPOSIÇÕES A TOMAR PELOS ORGANIZADORES

Os Organizadores deverão:

- a) Apresentar até 30 dias antes do início da prova/evento pontuável para os Campeonatos de Portugal de Ralis, para aprovação da FPAK, um Plano Ambiental contendo as medidas propostas para o cumprimento do presente Código do Sustentabilidade Ambiental e demais legislação aplicável;
- b) Nas provas/eventos não integrados no campeonato referido na alínea anterior, é recomendada a elaboração de Plano Ambiental;
- c) Nomear um Comissário Ambiental que será responsável pela boa execução do Plano Ambiental e da regulamentação ambiental aplicável, e pela elaboração do Relatório Ambiental final;
- d) Elaborar, no prazo de 10 dias úteis, para as provas/eventos previstos nas alíneas a) e b), Relatório Ambiental final do qual conste as medidas propostas e executadas, justificação de eventuais desvios, evidências da recolha de resíduos e encaminhamento para reciclagem anexando cópias das respetivas guias de entrega, medições acústicas, utilização de transportes públicos para os adeptos, realização de medidas de sensibilização, antes e durante o evento, medidas de compensação, inovações de boas práticas ambientais, entre outros;
- e) Promover um comportamento ambientalmente amigável de todas as pessoas relacionadas com a Organização e promover entre o Secretariado e outras áreas administrativas de prova a economia de papel, água e energia.

7.1. Disposições a favor do meio ambiente

Colocação de todos os meios para evitar a contaminação do solo dos parques de assistência e paddock's, bem como na pista e arredores. Vigiar a proteção dos canteiros na estrada, estacionamentos e bloquear o acesso a zonas vulneráveis.

As zonas de treinos, ruas e as concentrações turísticas, bem como os arredores dos eventos devem ser protegidas ao máximo das contaminações e dos inconvenientes correspondentes. Tendo em conta o número estimado de espectadores, dispor de instalações sanitárias, para homens, mulheres e deficientes, em número suficiente e com os serviços de limpeza adequados para manutenção, bem como prever a recolha de água produzidas.

Da mesma forma, devem ser tomadas medidas para:

- a) Evitar derramamentos de combustível, óleo, líquidos de limpeza, desengordurantes, fluidos de refrigeração, fluidos de travões, para que não se infiltrem no chão ou evaporem no ar;
- b) Que os resíduos e lixo dos participantes, espectadores e pontos de venda sejam depositados nos ecopontos destinados a esse fim e não fiquem no solo;
- c) Que as instalações sanitárias estejam convenientemente conectadas aos drenos;
- d) Que resíduos e lixo sejam adequadamente removidos e encaminhados segundo as boas regras no sector;
- e) Que os níveis de ruído estabelecidos pelos regulamentos não sejam excedidos;
- f) Que os horários de treinos e de prova estabelecidos não sejam excedidos.

7.2. Livro de Incidentes. Checklist

É importante que cada Organizador de evento automóvel mantenha um livro de incidentes nos quais tudo seja registado e detalhado com as atividades e medidas que foram tomadas, os testes realizados, as licenças solicitadas e concedidas

quanto ao uso e manutenção das instalações utilizadas no evento. Se a autorização tivesse sido concedida para uso das instalações por um período limitado, deve ser anotada a hora exata em que foram usados.

Paralelamente ao livro de Incidentes, é conveniente usar uma “lista verificação” do uso das instalações, para incentivar nos espectadores e concorrentes uma atitude de sensibilização para com o meio ambiente durante o evento.

Essa “lista de verificação” deve controlar, pelo menos, os seguintes pontos:

- a) Uma avaliação do impacto ambiental do evento, levando em consideração o número de participantes e o número dos espectadores esperados;
- b) Zona de lavagem de veículos com máquinas de alta pressão;
- c) Distribuição às equipas participantes de sacos para lixo e outro
- d) Recipientes para óleos usados, óleo de travões, refrigerantes e qualquer outro líquido;
- e) Recipientes para os resíduos dos espectadores;
- f) Balneários e instalações sanitárias;
- g) Posicionamento razoável e adequado dos alto-falantes;
- h) Painéis de indicações apropriados com sinalização de acesso ao evento;
- i) Recipientes para lixo e resíduos dos participantes e sistema de recolha durante e após a prova.

7.3. Publicidade

- a) Não colocação de publicidade em árvores, em áreas rurais e/ou em locais urbanos protegidos ou em locais ou áreas inadequadas;
- b) Não colocação de publicidade em locais sem permissão dos proprietários;
- c) Levar em consideração as legislações em vigor (IP - Infraestruturas de Portugal) para a colocação de cartazes e posters;
- d) Não permitir a distribuição de panfletos ou folhetos nos para-brisas dos carros, ou aos espectadores.

7.4. Áreas de Assistência/Paddock/Áreas de Controlo/Parques Fechados

- a) Promoção do uso de sacos de resíduos e instruções de utilização a cada participante oficial, a partir do momento da chegada;
- b) Colocação de recipientes de recolha de lixo e resíduos em quantidade suficientes;
- c) Verificação da existência de recipientes suficientes com funis fixos para a recolha de óleos usados e outros líquidos contaminantes produzidos no evento;
- d) Colocação de recipientes diferentes para filtros e panos de óleo ou toalhetes contaminados que serão recuperados separadamente;
- e) Colocação de um número suficiente de Wc's para homens, mulheres e deficientes, mantendo-os limpos e em estado de uso com os produtos limpeza adequados (biodegradáveis), bem como tomar as medidas necessárias para remover os resíduos e as águas cinzentas;
- f) Se a lavagem for autorizada, delimitar uma área específica para o efeito, verificando que a possibilidade de contaminação do solo antes e após as lavagens;
- g) Garantia da proteção do solo quando um gerador estiver a ser usado ou qualquer outra maquinaria com motor térmico.

7.5. Após a conclusão do evento

- a) Remoção de todas as postagens ou sinalizações colocadas;
- b) Resíduos remanescentes nos arredores do evento devem ser retirados o mais rápido possível após o seu final;
- c) Remoção de todos os galhos ou arbustos partidos;
- d) Remoção de todas as fitas usadas para marcação;
- e) Se necessário, reparação e limpeza das estradas utilizadas;
- f) Remoção da lama depositada em estradas e caminhos adjacentes ao local do evento;
- g) Assegurar a remoção de recipientes de óleo, filtros, panos e outros resíduos;
- h) Se necessário, plantação ou renovação de árvores e arbustos.

7.6. Regras gerais de manutenção do local do evento

- a) Efetuar a manutenção das áreas utilizadas e garantir que se mantêm em perfeitas condições em todo o momento;
- b) Proibir o acesso a áreas rurais protegidas;
- c) Garantir um procedimento correto para encaminhamento de resíduos produzidos nos balneários e Wc's;
- d) Tomar todas as medidas necessárias quando forem feitas alterações ou modificações nos locais utilizados em consonância com as autoridades competentes;
- modificações nos locais utilizados em consonância com as autoridades competentes;
- e) Levar em consideração o impacto acústico ao estabelecer os horários da competição;
- f) Nunca usar detritos ou resíduos de construção para a construção de barreiras acústicas;
- g) No caso de uso materiais externos, verificar junto das Autoridades competentes que não são poluentes;
- h) Para eventos indoor, controlar a qualidade do ar através da realização de medições controlado por autoridades competentes.

8. RECOMENDAÇÕES AOS UTENTES DAS ESTRADAS

8.1. Introdução

Os automobilistas devem ser responsáveis e moderar o seu desejo de mobilidade individual. Deve-se tentar alcançar os objetivos com base no princípio da liberdade de pensamento e movimento, e combinar o prazer das provas automóveis com as necessidades ecológicas e económicas.

8.2. Comportamento dos Automobilistas

- a) Os Automobilistas devem desenvolver hábitos de condução para que se integrem como restantes utentes da estrada;
- b) Devem ser prudentes e evitar conduzir de forma agressiva;
- c) Economizar combustível e reduzir a poluição, evitando acelerações desnecessárias e inúteis;
- d) Conduzir educadamente a fim de limitar a poluição sonora, utilizando a buzina apenas em caso de emergência;
- e) Evitar o desconforto causado pelo ruído;
- f) Usar apenas estradas abertas ao tráfego de automóveis;
- g) Conduzir como um profissional, rolando silenciosa e discretamente, sempre respeitando as regras de trânsito;
- h) Respeitar a natureza, não viajando por caminhos onde a degradação causada não se possa recuperar naturalmente;
- i) Proteger a vida selvagem e seu habitat natural, adotando uma condução responsável. responsável;
- j) Promover o uso racional de combustível, procurando promover o uso combinado das viaturas em todos os momentos;
- k) Finalmente, lembre-se de que as nossas cidades e as nossas estradas não são circuitos de velocidade.