

O Projecto NH90 e a capacidade aeromóvel no Exército Português

Tenente-general
António Carlos de Sá Campos Gil



1. Introdução

A recente divulgação da resolução do Conselho de Ministros, autorizando uma despesa até 37M€ de indemnização pela denúncia do contracto *NH90*, e o que isso significa de poupança para o Estado, suscitou um convite da *Revista Militar* para que, sobre o projecto *NH90*, escrevessemos algo, a título de reflexão, o que aceitámos.

É, pois, sobre a capacidade aeromóvel para o Exército Português que nos propomos reflectir, de forma breve, com uma visão meramente pessoal de quem viveu de perto, durante onze anos, este e outros aspectos de um programa global de modernização do Exército, onde deixaremos interrogações, porventura duras e críticas, mas sempre numa perspectiva do interesse nacional.

Que qualquer exército moderno, de um País que se preze independente e soberano, disponha de uma capacidade aeromóvel nas suas forças terrestres, é um facto incontornável. Assim o Exército Português teria que pugnar, e fê-lo sempre, para dispor dessa capacidade.

Mas uma coisa é a manifestação de uma necessidade estratégica e a sua justificação, outro desafio é a sua concretização.

O programa da capacidade aeromóvel do Exército Português, de que o projecto dos helicópteros *NH90* constitui o paradigma, é talvez um bom exemplo em torno do qual poderemos reflectir sobre os meandros da modernização, as dificuldades que isso acarreta, sobre as crónicas incapacidades nacionais de planear de forma global e a prazo e, quiçá, sobre os interesses que se atravessam, entrecruzam e chocam, com um saldo final negativo do qual Portugal sai a perder.

Sem recorrer a dados técnicos, porque especialista não somos, nem pretendendo entrar

em detalhes específicos do projecto *NH90* pelas mesmas razões, procuraremos abordar, de uma forma sintética, numa primeira parte, o projecto *NH90* propriamente dito, as suas raízes, o porquê da opção pela aeronave *NH90* face ao *EH101*, os principais aspectos e custos do mesmo, e o seu fim, com os custos que isso também implicou.

Numa segunda parte, que designaremos «Porque falhou o projecto?», interrogar-nos-emos, entre outros aspectos, sobre o planeamento de defesa e as prioridades na partilha dos recursos financeiros e a Empresa de Meios Aéreos (EMA) e sua influência no projecto global.

Por último, nas conclusões, deixaremos algumas interrogações quanto ao futuro e quanto à capacidade aeromóvel, como uma capacidade conjunta.

2. O Projecto NH90

a. As Razões do Projecto

A importância dos helicópteros para as forças terrestres está bem patente nos ambientes operacionais contemporâneos pelo permanente recurso ao seu emprego. Neste contexto, a versatilidade, agilidade e rapidez de actuação conferida por estes meios permite que uma unidade de helicópteros se constitua num facilitador da manobra terrestre e num multiplicador da força.

Com efeito, a unidade de helicópteros reforça a capacidade de actuação das forças terrestres, assegurando a mobilidade táctica aérea, no contexto da manobra terrestre, e o combate de precisão na profundidade do campo de batalha, através da capacidade de execução de operações aeromóveis, em que um eventual heli-assalto constituiu o ponto mais crítico.

Mais do que assegurar o deslocamento de tropas, é no âmbito das operações aeromóveis que reside o principal foco da necessidade deste projecto, pois nenhuma força terrestre, de quaisquer forças armadas de nível médio e que se prezem, pode prescindir desta capacidade, em particular para as suas forças ligeiras. Assim foi durante a «*Guerra do Ultramar*», e assim deverá continuar a ser, tendo em conta os exemplos do que se tem passado nos diferentes teatros de operações em que Portugal tem estado envolvido, e nas mais recentes operações de combate ou de resgate de cidadãos levadas a cabo por exércitos de países aliados.

Cenário mais simples e concreto, que ilustra a imprescindibilidade desta capacidade, está implícito na execução de missões de resgate de cidadãos nacionais, que se encontram previstas no Conceito Estratégico Militar e nas Missões das Forças Armadas com um grau de probabilidade de ocorrência elevado, e para as quais o Exército tem que dispor dos meios e estar preparado e treinado para actuar.

Cenários deste tipo, em que a probabilidade de executar uma operação aeromóvel é

elevada, implicam que a força terrestre tenha que ser completamente autónoma e dispor de todos os meios necessários e adequados para lhe conferirem a máxima flexibilidade e a máxima mobilidade. São principalmente os helicópteros médios os meios que melhor garantem esse desiderato.

De forma complementar e numa perspectiva de duplo uso, também no âmbito das designadas “outras missões de interesse público”, uma unidade de helicópteros do Exército está vocacionada para a execução de actividades de apoio às autoridades de Protecção Civil em situações de emergência e catástrofe, tais como evacuação médica, auxílio ao transporte de populações e equipas em situações de cheias ou incêndios, entre outras.

b. A Dimensão da Capacidade Aeromóvel

A definição do tipo de aeronaves e o seu quantitativo decorre de requisitos de natureza operacional, impostos pelo tipo e características das missões superiormente determinadas e não de especulação momentânea. Implica um estudo aturado relativamente a essas mesmas missões a cumprir e aos cenários de actuação, para os quais se equacionam os meios que devem estar ao dispor da força. Nesta avaliação há que ter em conta como factores decisivos os que são impostos pelos cenários mais exigentes. Assim, elegeu-se a operação aeromóvel com um possível heli-assalto como a operação mais exigente e, conseqüentemente, como base para a definição dos requisitos operacionais.

Uma operação aeromóvel é normalmente executada atrás das linhas inimigas e exige algum grau de autonomia e sustentação. Embora com uma capacidade reduzida e num curto espaço de tempo, a Companhia é o escalão mínimo necessário capaz de desempenhar este tipo de operação, pois é o primeiro escalão onde é possível congregarmos manobra (Pelotões de atiradores) e apoio de combate (Pelotão de Apoio - Armas Anti-carro e Morteiros).

Os requisitos operacionais que o Exército estabeleceu para o helicóptero utilitário assentam na capacidade de transporte no Campo de Batalha e a capacidade de conduzir um heli-assalto, numa só vaga e em condições de segurança, de uma Companhia de Atiradores (CAat) (cerca de 120 militares) conferindo, designadamente à Brigada de Reacção Rápida, um elevado grau de mobilidade táctica.

Uma aeronave do tipo helicóptero médio como o *NH90* conferiria a capacidade de transportar 16 a 20 militares armados e equipados. Contudo, no cálculo dos aparelhos necessários, dever-se-ia ter em consideração que não bastava contabilizar o número de homens, mas que também era necessário ter em conta o transporte do armamento e equipamento orgânico da própria subunidade, bem como dos abastecimentos que lhe garantissem alguma autonomia de combate e sustentação. Utilizou-se, assim, como dado inicial de planeamento 14 militares, 70% da capacidade total.

Em função dos efectivos da companhia de atiradores e de acordo com esses pressupostos, e adoptando uma taxa de prontidão de 80%, verificou-se que dez helicópteros *NH90* era o número mínimo possível, já com restrições operacionais, pelo que a redução do número a adquirir careceria de qualquer lógica operacional.

Face aos requisitos operacionais globais, necessários para a condução de uma operação aeromóvel, o Grupo de Helicópteros do Exército teria que contemplar, também, um esquadrão de helis ligeiros para reconhecimento/observação e segurança, que garantisse protecção e escolta aos helis médios, durante as operações aeromóveis, para além de permitir missões de infiltração de tropas, bem como evacuação médica, concorrendo também para a execução de “outras missões de interesse público”.

No estudo inicial de necessidades de helicópteros ligeiros concluiu-se que, para o número de helis médios em operação, seriam necessários nove helis ligeiros, o que, conjugado com uma exigente taxa de prontidão de 90%, implicaria um mínimo de dez helis ligeiros a adquirir.

c. Porquê o *NH90* e não o *EH101*?

Portugal aderiu ao programa *NH90* em 2001, tendo em vista a obtenção de dez helicópteros numa versão táctica terrestre, destinados a equipar a Unidade de Aviação Ligeira do Exército.

Durante os estudos que precederam a adesão ao programa *NH90*, foram equacionados vários tipos de aeronaves, com as características adequadas, de entre as quais se analisou o *EH101*, não tendo sido esta aeronave a opção.

Na fase final do projecto (finais de 2011, princípios de 2012), e quando já se afigurava o eventual abandono do mesmo, surgiram questões sobre a real necessidade duma aeronave do tipo *NH90*, quando a Força Aérea Portuguesa já dispunha de aeronaves que cumpririam, para o Exército, as necessárias missões com vantagens, nomeadamente por implicar um menor número de aeronaves para a mesma missão, face à maior capacidade desses meios, e assim já não serem necessários mais custos para aquisição de novas aeronaves. Essas alegações referiam-se, naturalmente, aos helicópteros *EH101*.

Analisando os *EH101*, verifica-se que estes foram adquiridos para efectuar, como missão primária, operações de busca e salvamento e luta anti-submarina, e não transporte de tropas.

Diferentemente do *NH90*, o *EH101* é uma aeronave que se enquadra na gama de helicópteros pesados, com capacidade para transportar 35 militares que, quando se considera 70% desta capacidade para efeitos de planeamento, permite o transporte de cerca de 25 militares. Assim, e com a mesma taxa de prontidão de 80% que estipulámos para o *NH90*, seriam necessários oito helis, admitindo ausência de riscos para a segurança e autonomia da força a transportar.

Apesar de ter a capacidade de desenvolver perfis de missão genericamente semelhantes aos dos modelos médios, pela sua natureza de helicóptero pesado, o *EH101* apresenta um limitado desempenho operacional, nomeadamente, quando manobrando em cenários operacionais em conjugação com os helicópteros ligeiros.

Pelo facto de ser significativamente mais comprido, mais alto e mais largo do que o *NH90*, a sua maior silhueta leva a que exista naturalmente um maior grau de exposição e, conseqüentemente, em campanha, o transporte tático de tropas envolve riscos muito mais elevados. Por outro lado, a sua maior capacidade de transporte constitui uma desvantagem, ao contrário do que se poderia pensar, por constituir um alvo mais remunerador, pois no caso de ser atingido provoca de imediato muito mais baixas, com a conseqüente perda de um potencial de combate significativo numa fase crucial de uma operação.

Pelos elementos anteriormente apresentados, constata-se que o *EH101* é um helicóptero que apresenta sérias limitações operacionais para o Exército e uma elevada vulnerabilidade a ameaças terrestres e aéreas, factores que se traduzem em riscos insuperáveis quando os meios são utilizados na linha da frente, exigindo, caso tenham que ser utilizados como recurso, condições excepcionais de segurança e protecção.

Em Teatros de Operações, como o do Afeganistão, comprovou-se que o emprego operacional dos *EH101* no transporte de tropas só era aconselhável fazer-se mediante um enorme esforço de protecção, apenas conseguido através da utilização de helicópteros de ataque Apache, meios que, como se sabe, só por excepção estão disponíveis e com custos de aquisição e manutenção elevadíssimos.

d. Principais Aspectos e Custos do Projecto

O projecto *NH90* constituiu um processo complexo, desde logo, pelas suas características de projecto cooperativo. Dispunha de partes comuns e de específicas para cada país, decorrentes das configurações que cada membro do consórcio elegia para as suas aeronaves.

Para se ter uma ideia geral, apresentaremos de seguida, e de forma muito sucinta, os vários aspectos do projecto e os respectivos custos indicativos e alguns deles estimados:

- Produção das dez aeronaves (Contrato PI/P) - cerca de 250 M€^[1];
- Motores sobressalentes - 4,5 M€^[2];
- *General Purpose Automatic Test Equipment* (GPATE) - 9 M€^[3];
- *Ground Based Logistic Information System* (GLIMS) - 0,5 M€^[4];
- Equipamentos de Comunicações - 8,6 M€^[5];

- Equipamentos a fornecer por Portugal (GFE) - 12,3 M€^[6];

- Contrato de Manutenção - para dez anos, cujo valor global se estimava entre 250 a 260 M€, cerca de 25,5 M€/ano, para a manutenção de toda a frota.

Para além destes custos, existiam despesas de natureza administrativa e com o funcionamento do grupo de projecto.

Não contabilizamos aqui as despesas com a formação de pilotos e mecânicos, nem as que se foram, entretanto, efectuando nas infraestruturas da base de Tancos para receberem as aeronaves.

Importa, por último, salientar que este contrato traria para a indústria nacional a partilha de tarefas para a produção das aeronaves, com as inerentes vantagens de inovação tecnológica, bem como benefícios financeiros. Este «*Work Share*» correspondia a 1,2% do custo final da totalidade das aeronaves a construir no âmbito do projecto cooperativo e que se estimava na ordem dos 130 M€.

e. O Fim do Projecto e os Custos Associados

O actual Governo decidiu, logo em 2012, sair do projecto *NH90*, por razões de ordem financeira, pois tratando-se de um projecto muito dispendioso, dificilmente seria sustentável numa situação de crise como a que então se instalou em Portugal. Nesse sentido, a condução do projecto regressou ao controlo centralizado do Ministério da Defesa Nacional, através da Direcção Geral de Armamento e Infra-Estruturas de Defesa (DGAIED) e iniciaram-se negociações com as entidades europeias competentes para o efeito, tendo em vista minimizar os custos que tal decisão acarretaria.

Sair do programa *NH90* implicou, primeiro que tudo, um custo sério, intangível, mas naturalmente não despiciendo para a credibilidade nacional nos «*fora*» internacionais, para além dos custos financeiros decorrentes do contrato de produção assinado com a *NATO Helicopter Industries (NHI)*. E este aspecto - da credibilidade nacional - parece ter sido esquecido, quando se pretende fazer um balanço apenas na perspectiva dos eventuais dividendos positivos de tal decisão.

Os custos financeiros de penalização por eventual saída do programa, calculados de acordo com o contrato de produção e obedecendo a determinados prazos e cláusulas, foram inicialmente estimados na ordem dos 255M€, nos quais já estavam incluídos cerca de 90M€^[7] entretanto despendidos. Os custos efectivos de indemnização ficaram-se por 37M€, segundo resolução do Conselho de Ministros de 23 de Outubro do corrente ano, em que autoriza esta despesa com a denúncia do contrato de compra de dez helicópteros *NH90*. Este valor de 37M€, largamente publicitado na imprensa, quando comparado com as estimativas iniciais, constitui sem dúvida um sucesso negocial, que legitimamente é realçado.

Outro aspecto, também amplamente salientado, é o da poupança global que a decisão de denúncia do contrato terá proporcionado ao país, num valor estimado de cerca de 500M€, o que, numa situação de crise como a que vivemos, assume expressão significativa. Contudo, importa salientar que não estamos perante uma verdadeira poupança, mas sim de uma não despesa futura, pois as verbas para este projecto há muito tempo que já não estavam disponíveis e já não constavam dos Orçamentos de Estado mais recentes, como iremos ver mais adiante.

Mas, caso se queira ser profundo num balanço de consequências da decisão de denúncia deste contrato, importa ponderar também os aspectos negativos, pois eles são tão ou mais importantes, se deste balanço quisermos tirar lições para o futuro. Ora esta vertente parece estar também, e mais uma vez, esquecida na gestão política deste processo.

Assumindo-se como custo global aproximado do projecto o valor de 500M€, repartidos em cerca de 50% para o custo base das dez aeronaves e outros 50% para o programa de manutenção e respectivos sobressalentes e ferramentas, verificaremos que o custo final de cada aeronave rondaria os 25M€.

O valor entretanto já despendido, cerca de 90M€, acrescido da indemnização a pagar pela saída - 37M€ -, num total de 127M€, corresponde ao custo aproximado de produção de cinco aeronaves, metade do objecto de contrato.

Após todo o esforço de planeamento que foi feito, um projecto entendido como um símbolo catalisador para a nossa indústria, agora olhado apenas como despesa incomportável, e após um desperdício inglório de 127M€, no final ficamos com ZERO aeronaves e um conjunto de pilotos e mecânicos qualificados e sem aproveitamento directo e imediato nas Forças Armadas, e cujos custos morais, de qualificação e desenvolvimento das respectivas carreiras não foram aqui quantificados, tendo ficado também esquecidos. E isto não conta?

Pois... mas estes aspectos não devem, melhor, não podem, passar em branco.

3. Porque falhou o Projecto?

a. Generalidades

Como referimos, durante os estudos que antecederam a adesão a este projecto, vários tipos de aeronaves foram equacionados, dos quais destacamos a eventual opção pelos helicópteros médios «*Black Hawk*» americanos. A sua aquisição esteve prevista e inscrita na Lei de Programação Militar que entrou em vigor em 2001 (Lei nº 5/2001, de 14 de Novembro), com um valor necessário para dez aeronaves, a um custo unitário de cerca de 10 M€ a 12 M€. Se esta opção tivesse vingado, será que o Exército já disporia da capacidade aeromóvel? É uma primeira interrogação que se afigura pertinente e que julgamos que carece de reflexão.

A questão subsequente que se nos afigura lógica é, porquê a opção pelo *NH90*? A resposta parece-nos simples. O *NH90* é um projecto cooperativo europeu. A entrada num projecto desta natureza constituiria uma importante forma de gerar oportunidades e benefícios para a indústria, em particular a de defesa. Portugal tinha aqui uma oportunidade, com um grande potencial catalisador para o almejado salto tecnológico que a nossa indústria necessitava, e que nos proporcionaria, entre outros benefícios financeiros, direitos de propriedade na proporção da nossa participação. Assim, os responsáveis políticos, à época, legitimamente, tudo fizeram para se aderir ao programa.

Mas, estava Portugal globalmente preparado para este desafio?

Quando surgiram os primeiros sinais da crise e os recursos financeiros começaram a escassear, o castelo de cartas começou a desmoronar-se.

Na nossa perspectiva não estávamos efectivamente preparados para tão grande desafio. Em primeiro lugar, devido a uma falta de interesse e vontade política real e consistente, o que tem contornos quase históricos, diríamos, no que toca aos assuntos de defesa. Neste domínio, como em muitos outros, se algum plano verdadeiramente de interesse nacional existe, a sua coerência e continuidade têm ficado, invariavelmente, confinadas ao período de uma legislatura, morrendo ou entrando em morte lenta nas legislaturas seguintes. Quantas reformas se fizeram nas Forças Armadas, desde 2004, após o fim do serviço militar obrigatório? Fiquemos por aqui, pois não é este o objecto do nosso tema.

Em segundo lugar, devido à nossa crónica incapacidade de planear a prazo e, acima de tudo, planear de forma global, congregando todos os sectores num projecto verdadeiramente nacional e sairmos do muito nosso peculiar corporativismo.

Por outro lado, não poderemos deixar de nos interrogar sobre os «*interesses paralelos*» que quase sempre surgem, camuflados, mas com força suficiente para condicionarem as grandes decisões e opções que se desejavam estratégicas.

Já se reparou que, quase invariavelmente, quando estamos perante um projecto de envergadura e que envolva verbas avultadas, há sempre «*sarilho*»?

Vamos evitar o caminho do «*sarilho*», mas abordemos dois pontos que nos parecem elucidativos para exemplificar o que acima referimos: a questão do planeamento de defesa e a constituição da Empresa de Meios Aéreos (EMA) e a sua influência neste projecto.

b. O Planeamento de Defesa e as prioridades na partilha dos recursos financeiros

A Lei de Programação Militar (LPM) ainda em vigor (Lei nº 4/2006, de 29 de Agosto) enferma, desde a sua concepção, de dois problemas estruturais, que naturalmente, e desde logo, condicionaram a sustentação de programas importantes para as Forças Armadas, ao que se juntou um terceiro factor agravante, já no período da sua execução.

Em primeiro lugar, esta LPM prevê, como fonte de financiamento adicional, verbas eventualmente resultantes da alienação de alguns equipamentos militares^[8], o que constituiu uma novidade que, *de per se*, parecia ser ajustada, mas na prática cedo se veio a revelar inadequada. Desde logo, porque não se estabeleceu uma relação directa entre quais os programas específicos que seriam dessa forma financiados e qual a parte das receitas estimadas que lhes ficaria afectada.

Ao querer incluir-se nesta LPM, e logo no primeiro sexénio, o programa de aquisição de duas fragatas, à Holanda, para o qual não estava previsto qualquer financiamento^[9], e simultaneamente manter programas significativos, cujos compromissos já vinham do antecedente, surgiu este modelo de alienação de equipamentos, como solução milagrosa de financiamento^[10].

A receita estimada era de 290M€, inscrita no período de 2006 a 2011, da qual só se realizaram 13M€, com a venda de duas fragatas ao Uruguai. O resultado foi um «buraco» de 277M€, ficando desde logo comprometidos, em parte ou completamente, programas importantes, como, por exemplo, a aquisição dos helicópteros e viaturas tácticas ligeiras, da arma ligeira e do equipamento NBQ.

Por outro lado, a distribuição temporal do financiamento de alguns programas não correspondia ao que estava contratado ou em negociação, como era o caso do projecto *NH90*. Para este, foi inscrita uma verba total de 415,434M€, distribuída da seguinte forma: 1º sexénio (2006-2011) - 136,42M€; 2º sexénio (2012-2017) - 252,85 M€; 3º sexénio (2018-2023) - 26,164M€. Ora acontece que estava em curso uma renegociação de adiamento dos prazos de produção das aeronaves e que apontavam para um novo calendário de entregas e respectivos custos, para o período de 2009 a 2012, no valor de 167,2M€, para o qual não haveria verba disponível suficiente.

Adicionalmente, importa referir que, à época da elaboração da anterior LPM^[11] (finais de 2001 e com a entrada de novo governo), já se tinha manifestado a intenção política de abandonar o recém assinado contrato *NH90* e a sua substituição pela aquisição de dez *Black Hawk*, o que não chegou a concretizar-se. Como esta situação coincidiu com a revisão da LPM, originou a inscrição de uma verba para os *Black Hawk* que foi insuficiente para satisfação dos encargos relativos à aquisição dos *NH90*, cujos contratos não chegaram a ser anulados e se mantiveram em execução. Esta situação de insuficiência e desfasamento de financiamento, nunca recuperados, afectaram todo programa *NH90*, desde o seu início.

Como factor agravante, há que juntar as sucessivas e cada vez mais pesadas cativações que foram sendo aplicadas à LPM, tendo chegado a valores de 45%, no período referente ao primeiro sexénio, e mais recentemente aos 75%. Todos estes aspectos conjugados acabaram por inviabilizar vários projectos importantes e descapitalizar outros^[12].

E que fazer com a discrepância de financiamento que existia e entretanto se agravou? A resposta foi... «logo se vê»..., muito característica do nosso planeamento nacional!

Pois é,... foi neste contexto de financiamento, ou mais adequadamente de ausência de financiamento, que vivemos a aventura de procurar honrar os compromissos financeiros correspondentes a este projecto, com um misto de frustração e vergonha, ao vermos a nossa credibilidade externa ficar degradada, a cada reunião com os nossos parceiros, ou a cada compromisso, cujo pagamento sucessivamente se ia adiando, inventando-se «*piodosas*» desculpas.

c. A EMA - sua influência no Projecto Global

Que tem a ver a Empresa de Meios Aéreos (EMA), criada no âmbito do Ministério da Administração Interna, em 2007, para fazer face à problemática dos incêndios florestais, com a questão de um projecto de helicópteros, para o Exército? Directamente nada, mas de forma indirecta tem, e a nosso ver, muito.

Quando as Forças Armadas se debatiam com o quadro, anteriormente descrito, de falta de financiamento para os seus projectos de modernização, foi possível criar-se a EMA. Para a criação desta empresa, e consequente aquisição de seis helicópteros *Kamov* e mais três *Ecourelle* com elevados custos de manutenção, houve dinheiro, numa clara opção imediatista, também muito no estilo da nossa forma nacional de planear. Para a criação de uma estrutura de administração e de gestão de toda uma nova frota de aeronaves, foi possível encontrar-se, e de forma pronta, financiamento.

Quando se discutia e se pretendia criar uma estrutura conjunta para gestão dos helicópteros das Forças Armadas, numa perspectiva de optimização de recursos, cria-se uma estrutura autónoma de meios aéreos noutra ministério!?

Quando se propalava a necessidade de actuação das Forças Armadas em apoio das autoridades de Protecção Civil, numa lógica de duplo uso, cria-se a EMA? Então, a nossa Força Aérea já não servia para gerir e operar os meios aéreos para esse efeito, quando já o tinha feito bem no passado e com naturais vantagens^[13]?

Esta empresa veio buscar pilotos ao Exército, pagando-lhes os vencimentos e horas extra^[14]. Não seria mais económico que estas missões fossem entregues à Força Aérea, executadas com as aeronaves militares existentes e as novas a adquirir, e pilotadas por pilotos desse ramo, bem como os do Exército entretanto disponíveis, aos quais, nessas circunstâncias, não se tornaria necessário pagar horas extra?

Aliás, o actual Ministro da Defesa Nacional chegou a manifestar a intenção de resolver esta questão com a eventual transferência desta responsabilidade para a FAP, o que naturalmente aplaudimos para logo ficarmos desiludidos, pois tal desiderato não foi concretizado. Finalmente, e após alguns milhões de euros de prejuízo para o Estado, o Ministro da Administração Interna (MAI) extinguiu a EMA, não se sabendo, por enquanto, se as aeronaves ainda se vão manter na alçada do MAI.

Perante este quadro, é caso para se perguntar, não se aplicaria aqui a mesma lógica da

abordagem conjunta? Que «*interesses*» se cruzaram e que conduziram a esta situação? Não terá a problemática dos incêndios florestais sido transformada num «*negócio*» dos incêndios? E isto não mereceria ponderação, num balanço global e final? Parece, «*dá a ideia*», que não.

4. Conclusões

Abandonar um programa, por mais ajustadas que sejam as razões invocadas, não tem somente aspectos positivos, como vimos, e julgamos que ninguém assim pensará. Contudo, quando na hora de se colherem dividendos políticos duma decisão desta natureza só se fala das vantagens, escamoteando-se os custos e prejuízos colaterais, não estaremos seguramente a prestar um bom serviço ao país.

A decisão de denunciar o contrato dos helicópteros *NH90*, que Portugal assinou em 2001 no âmbito de um projecto cooperativo europeu, constitui o paradigma do que afirmamos. Não se esqueça que o resultado final de todo o processo de aquisição dos helicópteros *NH90* é de 5-0. Isto é, despenderam-se verbas correspondentes à aquisição de cinco aeronaves e ficámos com zero.

Para além dos custos meramente materiais importa salientar, também, aqueles que, sendo intangíveis, afectam a nossa credibilidade externa e, o que é pior, a Dignidade Nacional.

Que lições importam tirar daqui para o futuro, se queremos ir além da eterna incapacidade para projectar global e no longo prazo, envolvendo sectores mais alargados e que rompam definitivamente com os corporativismos?

Quando é que a estratégia genética para as nossas Forças Armadas deixa de ser uma mera «*estratégia a metro*», que se vai construindo aos «*solavancos*» e impulsos das sensibilidades políticas do momento e na medida da disponibilidade de recursos, que nas horas de crise escasseiam mas parece que nunca faltam para determinados sectores? É urgente uma mudança de atitude, é urgente que se acabe de vez com os sempre presentes «*interesses camuflados*», que tudo condicionam e «*contaminam*».

É certo que, nesta reflexão, outros aspectos, também eles merecendo ponderação, ficaram por abordar, se quiséssemos avaliar um quadro completo. Referimo-nos, por exemplo, aos permanentes choques de interesses corporativos internos das Forças Armadas, que muitas situações têm condicionado.

Posto isto, que futuro, perguntar-se-á?

Apesar de «*extinto*» o projecto *NH90*, apesar das muito propagandeadas poupanças que esta acção possa ter originado, a necessidade estratégica de uma capacidade aeromóvel para o nosso Exército não se extinguiu. Pelo contrário, mantém-se bem mais premente do que ontem quando se iniciou este projecto, e por muitas derrogações que se queiram

fazer não a apagam de um quadro urgente de necessidades, se é que queremos ter, enquanto País soberano, umas Forças Armadas modernas e creíveis.

Contudo, a edificação desta capacidade terá que ser encarada em moldes diferentes, tendo em consideração as lições que deveremos retirar desta aventura falhada do projecto *NH90*.

Na nossa opinião, esta capacidade terá que ser conjunta, aliás como já foi admitido pelas chefias militares, podendo mesmo ser gerida pela FAP, por dispor do conhecimento e das necessárias estruturas de manutenção, aeronavegabilidade, etc.. Mas funcionando com aeronaves primariamente atribuídas ao Exército para as suas missões específicas e operadas por pilotos que conheçam a manobra terrestre e a vivam, logo com pilotos do Exército. As aeronaves militares, cuja configuração principal terá que ser desenhada para as missões mais exigentes de natureza militar, podem e devem ser utilizadas em outras missões de interesse público, numa perspectiva de duplo uso.

Neste contexto e numa lógica de interesse nacional, julgamos que todos os meios aéreos do Estado deveriam ser colocados sob responsabilidade primária das Forças Armadas, na FAP, actuando em prol do País e em duplo uso. Não mais deveria haver lugar a soluções EMA. Já agora, seria bom ver a conclusão da medida de extinção dessa empresa e a transferência de todos os meios que restarem para a FAP, que os iria gerir e operar com eficiência e sem prejuízos para todos nós. Será que haverá coragem?

Em suma, perante o panorama de modernização das nossas Forças Armadas, nos últimos anos, e em jeito de desabafo final, apetece dizer, como dizia Jô Soares, no seu programa «Viva o Gordo», «*deixem-me aplaudir*», naturalmente com a mesma ironia com que ele o fazia, já que não há nada para aplaudir, muito pelo contrário, melhor se adequaria dizer, complementando, que «*tudo isto é triste, tudo isto é fado*».

^[1] Este valor aproximado do contrato, em vigor em 2012, constitui a base de cálculo, para a determinação do custo base de cada aeronave. Exclui os itens (ECP) inerentes à configuração nacional e outros relacionados com aspectos específicos das ferramentas, testes e equipamentos de comunicações, e não contempla as penalizações decorrentes de atrasos de pagamentos.

^[2] Custo indicativo de dois motores.

^[3] Contrato não assinado.

^[4]
_ Contrato não assinado.

^[5]
_ Este contrato não chegou a ser assinado e não incluía o sistema MIDS *Link 16*. Valor estimado em 2011.

^[6]
_ Não foram adquiridos quaisquer equipamentos. Valor estimado em 2010.

^[7]
_ Valor pago até final de 2020. Neste valor encontram-se incluídas despesas com os orçamentos administrativos da NAHEMA e NAMSA, bem como de funcionamento do Grupo de projecto.

^[8]
_ Dos quais salientamos pela sua importância: duas fragatas e os helicópteros *PUMA*.

^[9]
_ Dentro do horizonte temporal implícito para se aproveitar a oportunidade que se tinha entretanto configurado com um possível acordo com o governo holandês, que envolveu, não só a aquisição das duas fragatas, mas também os programas dos *P3 Orion*, da Força Aérea Portuguesa (FAP), e os Carros de Combate *Leopard*, do Exército. É importante salientar que estes dois últimos dispunham do financiamento necessário previamente comprometido.

^[10]
_ Uma vez que o montante global a disponibilizar pelo governo não poderia sofrer qualquer aumento.

^[11]
_ Lei de Programação Militar de 2001 (Lei nº 5/2001, de 14 Novembro).

^[12]
_ Outros programas foram também sucessivamente afectados neste quadro geral, como acabou por ser o das *VBR 8X8*, do qual foram sendo retiradas verbas, descapitalizando-o, para fazer face a outros compromissos. Deram muito jeito os atrasos que entretanto se foram verificando, na entrega das viaturas... se deram!

^[13]
_ Não teria sido preferível e mais económico, por exemplo, reabilitar os helicópteros *PUMA* da FAP?

^[14]
_ Com o intuito de ilustrar a dimensão dos custos com os honorários dos pilotos que operavam na EMA, refira-se que os seus salários poderiam chegar aos 7.000 euros, com horas extra incluídas, nas alturas de maior incidência de incêndios. Quando confrontados, em 2010, com o regresso ao Exército, alguns dos nossos pilotos hesitaram, tendo dois optado pelo abate ao quadro. Um ordenado de Primeiro-sargento comparado com 7.000

euros... está tudo dito!