

**Comissão Parlamentar de Inquérito aos Programas relativos à
Aquisição de Equipamentos Militares (EH-101, P-3 Orion, C-295,
torpedos, F16, submarinos, Pandur II)**

9.^a Reunião
(15 de julho de 2014)

SUMÁRIO

O Presidente (Telmo Correia) deu início à reunião às 10 horas e 13 minutos.

O Almirante Luís Macieira Fragoso (Chefe do Estado-Maior da Armada), após uma intervenção inicial, respondeu aos Deputados José Magalhães e Filipe Neto Brandão (PS), Cecília Meireles (CDS-PP), Jorge Machado (PCP), João Semedo (BE) e António Prôa (PSD).

De seguida, o General José Araújo Pinheiro (Chefe do Estado-Maior da Força Aérea), que também proferiu uma intervenção inicial, e o Coronel Guilherme dos Santos Lobão (Chefe do Serviço de Inspeção e Auditoria Financeira e Patrimonial da Direção de Finanças da Força Aérea) responderam às questões colocadas pelos Deputados Cecília Meireles (CDS-PP), Jorge Machado (PCP), António Prôa (PSD) e José Magalhães (PS).

O Presidente encerrou a reunião eram 17 horas e 23 minutos.

O Sr. **Presidente** (Telmo Correia): — Sr.^{as} e Srs. Deputados, está aberta a reunião.

Eram 10 horas e 13 minutos.

Srs. Deputados, vamos dar início à audição do Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Luís Macieira Fragoso.

Cumprimento, em primeiro lugar, o Sr. Almirante e também os oficiais que o acompanham e agradeço-lhe a imediata disponibilidade para estar nesta Comissão e poder prestar o seu depoimento que, seguramente, será muito útil para os nossos trabalhos.

Sr. Almirante, esta Comissão decidiu — faço-me porta-voz de todos os Deputados — começar os seus trabalhos ouvindo os chefes dos três ramos das forças armadas, uma vez que esta é uma Comissão sobre equipamentos militares, sobre os contratos que lhes dizem respeito e sobre as próprias contrapartidas que estão envolvidas. É evidente que começar por ouvir os chefes dos três ramos das forças armadas tem o sentido essencial de compreender a relevância das decisões que foram tomadas, a relevância deste equipamento e de tudo o que lhe está associado do ponto de vista militar e do ponto de vista estratégico nacional.

Sr. Almirante, em relação ao decurso dos trabalhos, serão colocadas perguntas por rondas, não seguindo forçosamente a ordem dos partidos, porque temos um sistema rotativo — na última reunião iniciou o PSD a ronda de perguntas, hoje iniciará o PS e assim sucessivamente. Na primeira ronda de perguntas, cada grupo parlamentar disporá de 10 minutos, que podem ser intercalados, ou seja, os Deputados usarão estes 10 minutos livremente, colocando várias perguntas; na segunda ronda, cada grupo parlamentar disporá de 5 minutos numa pergunta contínua; e haverá uma

terceira ronda, no caso de ainda haver Deputados que queiram fazer perguntas, sendo que, nesse caso, a resposta será global às perguntas colocadas por todos os Srs. Deputados.

Dada esta explicação, passo de imediato a palavra ao Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Sr. Presidente, peço desculpa, mas lembro que o Sr. Almirante pode querer fazer uma intervenção inicial.

O Sr. **Presidente**: — Exatamente, Sr. Deputado, muito obrigado.

Sr. Almirante, peço desculpa de não lhe ter perguntado logo de início. Pretende fazer uma intervenção inicial?

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso** (Chefe do Estado-Maior da Armada): — Sim, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Tem, então, a palavra, Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, penso que uma intervenção poderá facilitar o trabalho.

Começo por cumprimentar o Sr. Presidente e os Srs. Deputados.

Como o Sr. Presidente referiu, estou totalmente disponível para responder a todas as questões que forem colocadas.

Ao longo dos últimos anos, a Marinha tem vindo a facultar diversa informação sobre os referidos programas de aquisição de equipamentos militares a diversas entidades, nomeadamente ao Ministério da Defesa Nacional, à Direção-Geral de Armamento e Infraestruturas de Defesa, aos

partidos com representação na Assembleia da República e ao Departamento Central de Investigação e Ação Penal.

No âmbito destes programas, gostaria de realçar que a intervenção da Marinha se centrou apenas na definição dos requisitos técnicos, na avaliação do mérito técnico e operacional das várias propostas submetidas a apreciação nas diferentes fases do procedimento e na negociação das soluções técnicas, que visava o seu aperfeiçoamento, não tendo existido qualquer intervenção no âmbito da celebração dos contratos de aquisição e de contrapartidas.

Relativamente aos programas de aquisição de equipamentos militares diretamente relacionados com a Marinha, há a referir a existência de três: a aquisição dos submarinos da classe Trident; a aquisição dos torpedos Black Sark para os submarinos; e, finalmente, a aquisição das viaturas blindadas de rodas Pandur II.

No que respeita ao programa de aquisição dos submarinos, gostaria de salientar, resumidamente, os seguintes pontos: o requisito da necessidade da capacidade submarina foi presente pela Marinha ao Governo em 1994; a decisão da manutenção da capacidade submarina foi uma decisão política; a participação da Marinha no programa de aquisição de submarinos centrou-se na definição dos requisitos técnicos do projeto e foi conduzida no âmbito do grupo coordenador do programa de manutenção da capacidade submarina, criado através de despacho conjunto do Ministro da Defesa Nacional e do Ministro da Indústria e Energia, de 26 de setembro de 1995, tendo este grupo sido coordenado, na altura, pelo então Diretor-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa; a Marinha participou também na comissão do programa relativo à aquisição de submarinos nos termos do disposto na resolução do Conselho de Ministros

n.º 14/98, de 30 de janeiro, a qual foi presidida pelo então Diretor-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa.

A resolução do Conselho de Ministros n.º 183/2003, de 6 de novembro, propôs a adjudicação ao German Submarine Consortium do contrato de aquisição de submarinos, tendo a assinatura ocorrido a 21 de abril de 2004 e o contrato entrado em vigor a 24 de setembro de 2004. Este contrato foi assinado pelo Estado português e pelos representantes das diferentes empresas envolvidas na construção dos submarinos — a HDW, a Ferrostaal e a Nordseewerke.

Durante a fase de construção dos submarinos, foi ainda constituída a Missão de Construção de Submarinos composta por oficiais de marinha e colocada na dependência do Ministro da Defesa Nacional. Esta Missão tinha por finalidade proceder à gestão técnica e garantir um rigoroso e pontual cumprimento do contrato de aquisição.

A construção dos submarinos Trident e Arpão decorreu entre 2005 e 2010 nos estaleiros da HDW, em Kiel, na Alemanha, tendo estes navios sido aumentados ao efetivo dos navios de guerra em 17 de junho de 2010 e em 22 de dezembro de 2010, respetivamente.

Há ainda a mencionar, sobre a forma de empregar os submarinos, que eles estão nas seguintes missões: proteção avançada à força naval; patrulha da área oceânica antissubmarina ou antissuperfície; vigilância da ZEE no quadro de uma política de dissuasão em infrações ambientais e de segurança; vigilância e recolha de informações discretas junto à costa; ataques seletivos a interesses de alto valor estratégico na zona litoral; interdição de áreas focais junto a portos, costas ou zonas de navegação de elevado interesse, através de operações de minagem e de luta antissuperfície; ações de negação de uso do mar em áreas oceânicas; vigilância discreta nas áreas costeiras de atividades ilícitas como o

narcotráfico, tráfico de pessoas ou outras atividades; vigilância da infiltração a partir do mar de material ou de indivíduos relacionados com o terrorismo internacional; introdução discreta de elementos de forças especiais.

Estas são apenas algumas das possibilidades de emprego de submarinos.

Se o Sr. Presidente concordar, tenho uma lista mais desenvolvida de como poderemos usar os submarinos que, se quiser, posso disponibilizar.

O Sr. **Presidente**: — Agradecemos, Sr. Almirante.

Queira continuar.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — No que respeita ao programa de aquisição de torpedos Black Sark, gostaria de salientar resumidamente os seguintes pontos: este programa de aquisição constitui um subprojeto do programa de construção de submarinos; o contrato de fornecimento foi assinado em 3 de março de 2005 e entrou em vigor em 13 de fevereiro de 2006; a fase referente ao processo de seleção do tipo de torpedo foi conduzida pela Direção-Geral de Armamentos e Equipamento de Defesa; o contrato de aquisição foi assinado a 3 de março de 2005 pelo Estado português e pelo representante da Whitehead Alenia Sistemi Subacquei (WASS); o contrato de contrapartidas dos torpedos foi assinado na mesma data pelo presidente da Comissão Permanente de Contrapartidas; o plano de pagamentos foi assegurado através da Lei de Programação Militar.

Relativamente ao contrato de contrapartidas dos torpedos, a Marinha tomou conhecimento, a título informal, através do fabricante, que o Estado

português executou no final de 2013 a penalidade prevista no contrato de contrapartidas devido a incumprimento de prestação de contrapartidas.

Relativamente às viaturas Pandur, o contrato de fornecimento de 240 viaturas previa que 20 se destinassem à Marinha, tendo este contrato sido assinado pelo Diretor-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa em representação do Estado português. Para além deste contrato principal, existe ainda um contrato de fornecimento de sobressalentes que visa assegurar as necessidades de manutenção preventiva de cada viatura por um período de 10 anos.

Refiro que a Marinha não recebeu qualquer viatura, encontrando-se impedida de fazê-lo por despacho do Ministro da Defesa Nacional devido ao incumprimento dos prazos de entrega contratualizados.

Desde a entrada em vigor do contrato, por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 2008, e até à criação da Missão de Acompanhamento e Fiscalização, o processo de aquisição destas viaturas foi assegurado pela Direção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa e acompanhado por oficiais da Marinha.

No âmbito deste programa, realça-se que a empresa nacional Fabrequipa, subcontratada da empresa austríaca, responsável pela produção destas viaturas em Portugal, encerrou em novembro de 2011 sem aviso prévio, interrompendo a produção das viaturas até à presente data. Não existe conhecimento oficial sobre qual o motivo que levou ao seu encerramento.

No dia da publicação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2012, de 18 de outubro, a qual determina «... a resolução do contrato de fornecimento relativo às viaturas em mora por incumprimento definitivo da empresa fornecedora...», a empresa austríaca interpôs uma ação contra o Estado português junto do tribunal arbitral constituído sob a égide do

Centro de Arbitragem Comercial da Associação Comercial de Lisboa/Câmara do Comércio e Indústria Portuguesa, a qual ainda não se encontra resolvida.

Sr. Presidente, estou à disposição dos Srs. Deputados para responder às questões que entendam colocar.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Almirante, gostaria de lhe pedir, até porque o depoimento é público, está a ser transmitido pelo Canal Parlamento e dele será feita uma ata, que, se pudesse, nos deixasse a versão escrita da sua intervenção, que poderá ser útil para os Srs. Deputados consultarem e até utilizarem em próximas audições.

Gostaria também de lhe agradecer qualquer informação complementar que queira ou possa deixar e que será da maior utilidade.

Vamos, então, iniciar a primeira ronda de pergunta.

Em primeiro lugar, tem a palavra o Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **José Magalhães (PS)**: — Sr. Presidente, gostaria de começar por saudar o Sr. Almirante e os seus acompanhantes e de sublinhar que alguns dos pontos que são relevantes para efeitos deste inquérito acabaram de ser vertidos em *ata* pelo depoimento inicial do Sr. Almirante, o que dispensa algumas das perguntas possíveis.

No entanto, apesar de ter sublinhado que o ramo, enquanto tal, não interveio senão na definição de requisitos técnicos e na avaliação do mérito técnico das propostas sujeitas a apreciação e escolha, gostaria que pudesse aprofundar esse aspeto, sobretudo no que respeita à avaliação do mérito técnico, uma vez que, nessa matéria, houve, digamos, um encaminhamento das opções no sentido de um dos concorrentes e na parte final houve uma alteração no sentido da avaliação favorável ao German Submarine

Consortium. Isso fundamentou-se em parecer da Marinha ou, no seu entendimento, de que é que resulta?

Sr. Presidente, se me permite, em vez de fazer um largo conjunto de perguntas, talvez utilizasse o sistema de pergunta/resposta para, depois, passar ao tema dos torpedos e das viaturas anfíbias.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, como sabe, pode usar livremente o tempo de que dispõe.

O Sr. **José Magalhães (PS)**: — Então, talvez comece por este ponto para depois passar ao seguinte.

O Sr. **Presidente**: — Com certeza, Sr. Deputado.

Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, relativamente a este assunto, de facto, numa fase havia uma liderança da proposta francesa em função do que se apresentava a concurso para três submarinos, que era o que estava em causa.

A Marinha, nessa altura, tinha feito uma avaliação técnica que tinha levado à seleção de dois concorrentes fundamentais, que foram os que estão agora aqui a ser considerados pelo Sr. Deputado. A DCNI, que era o outro concorrente, apresentava o submarino Scorpène, que tinha mérito técnico equivalente.

Portanto, a Marinha não tomava opção técnica valorizando excessivamente e deixava à ponderação da proposta, em termos financeiros e em termos do conjunto, incluindo contrapartidas, imagino, essa opção.

De qualquer maneira, quanto ao porquê desta inversão, o Sr. Deputado estará eventualmente lembrado de que o Governo que então tinha tomado posse, avaliando o custo do programa e, imagino, as verbas disponíveis, entendeu que não poderia suportar uma aquisição de três submarinos, tendo perguntado à Marinha da viabilidade de, em vez de três, serem dois, com a opção, eventualmente, de um terceiro, que pudesse ser considerado numa fase posterior, se houvesse possibilidade financeira para fazer essa aquisição.

A Marinha fez uma avaliação no sentido de três submarinos, que era o número normalmente considerado adequado para garantir um submarino permanentemente no mar. Atendendo a que o requisito anterior, do tempo da Guerra Fria, etc., enfim a ameaça atual não justificaria ou, pelo menos, não impunha que esse requisito fosse preenchido, pôs à consideração do Governo essa, digamos, vulnerabilidade. Foi aceite e, por isso, o Governo propôs aos concorrentes que fizessem uma *best and final offer*, num novo modelo, perguntando se estavam disponíveis para aceitar essa possibilidade. Ambos os concorrentes se manifestaram disponíveis e fizeram uma nova proposta com este pressuposto, ou seja, de em vez de três submarinos, serem dois, com a hipótese de um terceiro.

Foi com base nessa última proposta que foi tomada a decisão de optar pelo submarino alemão em detrimento do francês.

Estes são os dados que a Marinha conhece e, genericamente, foi o que se passou.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, na sequência, a pergunta que gostaríamos de fazer refere-se ao cumprimento do contrato, ou seja, ao grau de cumprimento do contrato.

Aquilo que levou à criação da Comissão Parlamentar de Inquérito implica juízos sobre se foi acautelado o interesse dos Estado português e do erário público. Estas são questões sobre as quais a Comissão terá de fazer um juízo, mas em relação às quais a intervenção do Chefe do Estado-Maior e do ramo não exigem perguntas da nossa parte.

O que importa perguntar — é da competência da chefia do ramo — é se aquilo que estava previsto nas leis de programação militar e o que tinha sido ensejado na definição dos requisitos foi objeto de cumprimento em termos de especificações, de operacionalidade, de capacidade e de funcionalidade de cada um dos sistemas de equipamentos que estão no equipamento global, e qual é, portanto, o estado atual do programa de capacidade submarina.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Almirante, tem a palavra para responder.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, genericamente, o programa de construção dos dois submarinos foi cumprido. O Governo não exerceu a opção de um terceiro.

Como é normal, num programa com equipamento da complexidade de um submarino há sempre alguns equipamentos que merecem, depois, uma reavaliação ou, pelo menos, são alvo de correção. Houve, inclusivamente, um ou outro pequeno incumprimento de alguns dados que levaram ao pagamento de algumas multas, mas, genericamente, o programa foi todo cumprido nas datas que estavam previstas.

Pelo menos, se houve algum atraso, até foi do ponto de vista do interesse do Estado português para o pagamento, em tempo, da entrega e da valorização do submarino em termos de orçamento e défice.

Portanto, aquilo que posso dizer é que, do ponto de vista da missão de acompanhamento e fiscalização, o programa correu muito bem e, genericamente, está concluído.

Neste momento, o primeiro submarino já está na Alemanha a fazer uma revisão intermédia. Já não tem a ver com a fase de construção, nem de garantia.

Relativamente à capacidade submarina, posso dizer também ao Sr. Deputado que os submarinos estão plenamente operacionais. Têm já cumprido exigentes missões no âmbito das alianças em que estamos incluídos e também, a nível individual, tem-nos permitido, de facto, exercer a nossa soberania e a valorização da nossa capacidade enquanto Nação marítima.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Filipe Neto Brandão.

O Sr. **Filipe Neto Brandão** (PS): — Sr. Almirante, reitero a saudação, obviamente.

Se me permite, queria só clarificar uma questão que receio bem não ter apreendido. O Sr. Almirante referiu que, relativamente às duas propostas de fornecimento em concreto, a Marinha não tinha valorizado substancialmente uma em detrimento da outra.

Será essa a conclusão que se pode extrair da sua afirmação?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Almirante, tem a palavra para responder.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, em mérito técnico, a Marinha considerou que as duas opções eram válidas. Portanto, se a opção do Governo fosse para uma ou outra, em função da negociação, de facto, seria uma opção do Governo.

A única área onde, efetivamente, a Marinha dava vantagem ao submarino alemão, se assim se pode dizer, era no sistema de propulsão independente de ar, ou seja, do AIP (*air independent propulsion*). O sistema alemão tinha sido mais provado do que o sistema francês, que ainda não tinha sido provado e que suscitava algumas reservas técnicas que, tanto quanto sabemos, se têm vindo a comprovar. Portanto, essa foi, também, uma recomendação feita em termos da opção que o Governo, depois, iria seguir.

O Sr. **Presidente**: — Regressamos ao Sr. Deputado José Magalhães. Faça favor.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, sim em relação às perguntas, não em relação ao tema, porque gostaria que pudéssemos abordar o tema do segundo projeto, o projeto dos torpedos.

Sobre as vicissitudes da seleção do fornecedor, sendo certo que há um número muito pequeno de fornecedores à escala mundial e que as especificações são muito precisas, que observações podem ser feitas com utilidade para o objeto do nosso inquérito?

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, relativamente aos torpedos, importa desde já referir que estávamos condicionados a um elemento contratual dos submarinos que impunha uma

decisão sobre o torpedo que o Estado português queria utilizar no submarino, porque no processo de construção o projeto teria de ser adaptado em consequência.

No contrato, ficou definido um prazo de seis meses após a entrada em vigor desse mesmo contrato, ou seja, o contrato entrou em vigor, como há pouco referi, em setembro de 2004 e, por isso, em março seguinte — em 24 de março, se não estou em erro —, o Estado português estava obrigado a indicar qual era o torpedo. Isto é um ponto de partida importante para explicar o processo de aquisição.

Se não fosse exercida essa opção de escolha do torpedo, que era uma possibilidade, havia uma solução de reserva, ou seja, se nada fosse dito, era um torpedo alemão que seria o escolhido, sendo certo que, se não fosse exercida esta opção, o Estado não teria, depois, capacidade negocial, porque, obviamente, sendo este o único concorrente admissível, praticaria o preço que entendesse.

Como o Sr. Deputado também referiu, efetivamente não há assim tantos concorrentes no mercado, mas ainda há alguns, e foram todos escrutinados dentro do conceito de torpedo pesado, ou seja, de torpedo de longo alcance, como é o caso.

Houve uma opção por torpedos de propulsão elétrica por razões de segurança. Uma série de outros torpedos usam a propulsão química, com produtos químicos. Portanto, esta foi uma opção da Marinha, por essa razão de segurança, e isso limitou logo o número de possíveis fornecedores.

Basicamente, numa fase inicial, ficaram três, que eram a WASS, a Atlas, alemã, e a Saab, sueca. Depois, numa fase posterior, verificou-se que, em termos de mérito, o torpedo sueco estava abaixo daqueles que eram os requisitos definidos pela Marinha para o torpedo. Por isso, ficaram na *short list* os torpedos da Atlas e da WASS.

Antes de haver contrato dos submarinos, não fazia sentido estar a fazer-se um processo contratual para torpedos. Depois do contrato em vigor, tínhamos seis meses para resolver isto. Portanto, optou-se por um modelo de ajuste direto, mas um ajuste direito com os dois concorrentes, chamemos-lhe em igualdade de circunstâncias. Ou seja, a Marinha considerou, também aqui, que, em mérito técnico, qualquer das opções poderia ser aceite, embora tivesse valorizado um pouco melhor o torpedo WASS por ser tecnologicamente mais moderno e mais avançado. Enquanto o alemão vinha de uma tecnologia em desenvolvimento, sendo uma modernização de um modelo anterior, este era um salto tecnológico importante. Mas, como digo, do ponto de vista da Marinha, poderia ter sido um ou outro.

O que se seguiu foi que ambos os concorrentes aceitaram um contrato em igualdade de circunstâncias e sobre esse contrato fizeram propostas, tendo o torpedo sido adjudicado à WASS por ser aquela que apresentou a melhor proposta, tanto quanto na Marinha sabemos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado José Magalhães, faça favor.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Quanto a esse contrato, em termos de eficiência e de cumprimento, uma vez que, nas contrapartidas, a Marinha não teve qualquer intervenção, que juízo é que é possível fazer sobre a eficiência do cumprimento do contrato?

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Relativamente ao torpedo propriamente dito, o contrato foi totalmente cumprido nas datas. O torpedo tem respondido nas provas e, portanto, foi aceite.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Uma última pergunta: qual é o impacto da efetivação ou da utilização da garantia bancária e da alteração da relação contratual com o fornecedor?

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, a informação que me foi transmitida é que o fornecedor, perante esta atitude do Estado, terá tido uma primeira reação muito negativa. Propunha-se cortar relações, mesmo logísticas; tudo o que, digamos, não fosse estritamente compromisso contratual poderia, depois, ser cortado.

Apesar de tudo, esta atitude inicial foi alterada. De facto, os nossos submarinos, como há pouco referi, têm tido um desempenho tão significativo no concerto das nações que utilizam submarinos que se tornam uma montra tecnológica para este fabricante. Portanto, têm mantido uma posição bastante cooperante neste sentido de também terem uma vantagem em termos de montra tecnológica.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Isso significa que a Marinha não tem qualquer intervenção direta no processo de negociação com o fornecedor em relação ao litígio que está aberto com o Estado português por força da efetivação da garantia bancária em condições em que não teve também qualquer intervenção. Segundo percebi, o Sr. Almirante referiu mesmo que tinha sido colhido de surpresa pela efetivação da garantia bancária.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Exatamente, Sr. Deputado. A Marinha não teve qualquer intervenção nem foi ouvida para o facto. Tudo isso se passou no âmbito do contrato de contrapartidas, onde a Marinha não é parte e nem sequer é ouvida, a não ser quando, eventualmente, há contrapartidas onde a Marinha pode, como aconteceram

casos, em que foi usufrutuária (e como foi agora, neste caso), mas não tivemos nem temos qualquer informação relativamente às decorrências do contrato de contrapartidas.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, se permite, passo a colocar o meu último conjunto de perguntas sobre projetos relacionados com a capacidade da Marinha tal qual está previsto na Lei de Programação Militar.

Já foi declarado que, em relação às VBR 8x8, não havia cumprimento do que estava previsto. Na página 25 do relatório de execução da Lei de Programação Militar, isso mesmo é confirmado com os dados sobre as entregas e as datas previstas para as primeiras viaturas, que era o quarto trimestre de 2009 e que foi adiado para o segundo trimestre de 2010, etc. Está tudo na página 25 do relatório.

A pergunta que gostaria de lhe fazer é a seguinte: sendo certo que não há nem haverá entregas, porque não foram consideradas verbas para esse efeito e o contrato foi objeto de resolução, como sabe, das viaturas sobejantes, das quais 20 eram destinadas à Marinha, quais são as consequentes implicações em termos do leque de capacidades que a Marinha previa e que a Lei de Programação Militar confirmou e aprovou?

O Sr. **Presidente**: — Sr. Almirante, tem a palavra para responder.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

De facto, a Marinha tinha posto este conjunto de equipamentos como um elemento importante do equipamento do batalhão ligeiro de desembarque dos fuzileiros. Este equipamento permite dar proteção às

forças que desembarcam e, como tem capacidade anfíbia, permite que sejam lançados autonomamente relativamente próximo da praia, mas com algum grau de liberdade à plataforma que os larga.

Naturalmente que este não fornecimento do equipamento à Marinha traduz alguma limitação na execução das missões. É evidente que em operações de grande envergadura, os nossos fuzileiros, para desembarcarem, têm de estar associados a outras forças internacionais, designadamente os nossos aliados, para usufruírem dos meios que essas forças dispõem.

As valências dos fuzileiros são importantes de *per si*, mas naturalmente que existem determinados equipamentos que lhes permitem operar de uma forma autónoma.

O que está aqui em causa é sobretudo, talvez, e mais relevante, o emprego de forças nacionais em termos autónomos. Quando e se Portugal quiser fazer uma operação que implique um desembarque em termos autónomos, tem duas limitações: uma, é que não tem o chamado navio polivalente logístico ou LPD, que é um navio de projeção de forças a partir do mar; outra, são estas viaturas, que permitem dar a tal proteção às forças que desembarcam e também com elas alguma capacidade acrescida de fogo resultante do armamento que estava previsto integrá-las.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Obrigado, Sr. Almirante.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Sr. Almirante, vou solicitar a distribuição do documento que nos deixa e que complementa as razões para Portugal ter submarinos, com o título «*20 razões para Portugal ter submarinos*».

Para colocar perguntas ao Sr. Almirante, tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Meireles, do CDS-PP.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Muito obrigada, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, queria cumprimentar o Sr. Almirante e agradecer-lhe o facto de estar aqui connosco esta manhã.

Entre outros, um dos principais objetivos desta audição é precisamente o de perceber por que é que Portugal deve ter submarinos. Quero, desde já, em jeito de alerta, dizer-lhe que não sou, de maneira nenhuma, especialista nas áreas de defesa. Portanto, peço-lhe que se em algum momento for menos certa na descrição técnica de algo faça o favor de me emendar.

Mas uma das coisas que creio que será bastante importante nesta Comissão de Inquérito é, em primeiro lugar, nós percebermos o porquê da celebração dos contratos. De facto, não sendo eu uma especialista nesta matéria, às vezes não deixa de me surpreender a quantidade de especialistas que parecem existir em matérias de defesa na sociedade portuguesa, designadamente e muito concretamente na questão dos submarinos, sobre a qual já ouvi coisas verdadeiramente extraordinárias e ditas com um ar de absoluta suficiência, como se fosse uma verdade incontestada: que não se percebe para que é que Portugal adquiriu submarinos; que não se percebe qual é o papel geoestratégico dos submarinos para Portugal; que a aquisição de submarinos não tem qualquer cabimento nos dias que correm, como se fosse uma coisa do passado ou do futuro, mas não do presente; e até já os ouvi descrever como brinquedos.

Portanto, a primeira questão, muito concreta, que gostava de lhe fazer, para percebermos por que é que adquirimos submarinos, vai no

sentido das razões que aqui nos deixa, mas gostaria que nos explicasse, quer em missões de recolha de informação, quer em missões de interesse público, como, por exemplo, as que têm a ver com o combate ao tráfico de droga, o terrorismo, a imigração ilegal, a pesca ilegal, quer até o seu papel e a sua relação com outros meios da Marinha e o seu papel como meio dissuasor em determinadas circunstâncias, muito concretamente qual é o papel dos submarinos.

Em segundo lugar, porque me parece também importante para percebermos o papel dos submarinos, gostaria que me dissesse se a nossa capacidade submarina é alguma coisa de excepcional do ponto de vista europeu e mundial e se conhece, em relação a outros países, como, por exemplo, a Grécia, a Holanda ou países que são grandes potências, como os Estados Unidos, qual é a sua capacidade submarina.

De forma muito concreta, e utilizando a zona económica exclusiva e o mar territorial português, não lhe perguntava por países com zonas económicas exclusivas e mar territoriais semelhantes ao português porque há poucos, felizmente para nós, mas perguntava-lhe, no entanto, em relação a outros países com mar territorial e zona económica exclusiva com dimensão porventura não tão grande como a nossa, mas ainda assim com dimensão, se a nossa capacidade submarina é uma excentricidade ou, pelo contrário, se a maior parte destes países têm também capacidade submarina de dimensão substancialmente superior à nossa.

Este é um primeiro bloco de perguntas para percebermos o porquê de nós termos ou não submarinos.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Muito obrigado, Sr.^a Deputada.

Julgo que, para responder à sua pergunta, tenho de começar por explicar um pouco o que é um submarino e o que ele pode fazer e depois ligar com a nossa situação geográfica e geostratégica para se entender melhor da necessidade desta opção.

Um submarino é um navio com características que lhe permitem navegar debaixo de água com enorme discrição; a sua deteção é muito difícil; tem um conjunto de equipamentos que lhe permite, por outro lado, que detete forças a grande distância; tem capacidade para recolha de informação na costa oponente ou em situações em que essa recolha seja do interesse do Estado português de forma também discreta, portanto não detetada; tem capacidade para transportar equipas de ações especiais e desembarcá-las em imersão e, portanto, também de forma totalmente discreta; tem uma capacidade dissuasora ímpar, porque possui armas de longo alcance, o que, associado à dificuldade de deteção, torna, como há pouco referia, a negação do uso do mar por forças oponentes, sejam elas quais forem. Portanto, é um enorme elemento de dissuasão para essas forças. Quando se tem um submarino no mar, não se sabe onde ele está. Basta sair da base, pode estar em qualquer sítio, e isso pode ser usado como elemento dissuasor.

Para além disso, hoje em dia os submarinos modernos, como são os nossos, têm armas, torpedos, que vão para além dos 50 km e têm mísseis que podem atingir alvos em terra e no mar com elevada precisão. Portanto, são elementos muito dissuasores.

Por outro lado, como também a Sr.^a Deputada referiu, num âmbito não tão combatente, não tão militar, mas num âmbito de apoio a outras missões, têm uma enorme capacidade de recolha de informação: podem

fazer seguimentos de embarcações de forma discreta e, portanto, serem muito relevantes no seguimento de embarcações empregues em ações ilícitas.

De uma forma muito resumida, este é o conjunto de capacidades que tem um submarino, sendo os nossos dos mais modernos que há em termos convencionais. São, efetivamente, excelentes submarinos. O conjunto de equipamentos que foi selecionado torna-os muito relevantes e é por isso que há pouco referi que os nossos parceiros têm visto com muita atenção o emprego destes nossos submarinos, incluindo os americanos. Portanto, para a Marinha portuguesa, para Portugal, constituem uma mais-valia importantíssima.

Se pusermos este conjunto de valências no contexto da nossa situação geoestratégica, lembro que, para além da enorme extensão marítima que temos de responsabilidade nacional, temos na nossa zona de interesse, no espaço interterritorial, o cruzamento de muitas linhas de comunicação fundamentais para a Europa. Aqui se cruzam as linhas de comunicação que vêm do Mediterrâneo — quem diz Mediterrâneo, diz Canal de Suez —, as linhas de comunicação que vêm de África, as linhas de comunicação que vêm da América do Sul, incluindo algumas da América do Norte que se destinam ao Mediterrâneo ou para zona próxima. Portanto, é uma zona de intensíssimo tráfego marítimo e uma zona que é fundamental que seja segura para o mundo em geral, mas para a Europa em particular e para Portugal ainda mais. Temos assistido ao que acontece, em casos mais extremos, naturalmente, quando os países ribeirinhos não garantem a segurança das suas costas e do mar que têm sob a sua responsabilidade.

Estes submarinos garantem que Portugal controla tudo o que se passa à superfície e também à subsuperfície, que é um elemento muito importante

que interessa aqui referir. Não só os submarinos conseguem saber — a arma antissubmarina, por excelência, é outro submarino — exatamente que submarinos andam na zona, como tão importante é o facto de nos ser conferida uma autoridade de controlo de tráfego, digamos assim, por sermos uma nação possuidora de submarinos.

Todos os submarinos que naveguem no nosso mar territorial, na nossa zona de interesse, têm de declarar a sua passagem, tal como acontece na aviação civil. Têm de ser controlados para que não haja acidentes. Em termos das três dimensões, como tem a aviação, debaixo de água é um caso semelhante. Isso permite-nos, para além de exercer esse controlo — e esta é uma área de relevância para o nosso País —, ter conhecimento dos submarinos que andam na nossa zona.

Resumindo, diria que o custo dos submarinos — também é importante referir isto — é, naturalmente, muito elevado, é um esforço significativo para um País como o nosso — as armas são sempre caras —, no entanto, julgo que este é um problema de eficiência, ou seja, de calcular o custo-benefício. Diria que o submarino é, por excelência, a arma mais eficiente para garantir a soberania nacional.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr.^a Deputada Cecília Meireles.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Prossigo com uma breve pergunta de que me lembrei com a resposta que acabou de dar.

Colocando a hipótese, que será absurda, tanto quanto estou a perceber das suas palavras, de Portugal ter decidido que não haveria mais capacidade submarina, ou seja, que íamos deixar de operar nessa matéria, pergunto o que é que isso significaria, hoje em dia, para Portugal e o que é que seria da Marinha portuguesa sem capacidade submarina.

E, mais: essa é uma decisão que poderia ter sido revertida? Ou seja, a partir do momento em que deixasse de haver capacidade submarina — suponho que os que tínhamos, quando foi tomada a decisão de adquirir estes, estivessem em estado avançado da sua vida, portanto é natural que tivessem deixado de funcionar ao longo destes anos — o que é que isso significava? Essa é uma decisão que pode ser revertida de um dia para o outro, de um ano para o outro, ou, pelo contrário, a partir do momento em que deixam de existir não há hipótese de treinar, o que tem um impacto perene, digamos assim, porque se faz sentir ao longo de muitos anos, para não dizer de muitas décadas?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Frago**: — Começaria por responder à parte final da sua pergunta.

De facto, Portugal opera submarinos há mais de 100 anos. Celebrámos, no ano passado, os 100 anos de existência de submarinos em Portugal. O nosso País sempre optou por esta arma submarina, apesar de, tecnologicamente, o submarino de hoje pouco ter a ver com o da Primeira Guerra Mundial. Mas o que é um facto é que essa questão se mantém.

Há uma escola de operação de submarinos que a Marinha tem, e eles demoram anos a fazer-se. Como há pouco referi, a arma submarina é, diria, uma arma de valor estratégico. Mesmo os aliados, em algumas áreas de operação de submarinos, têm reserva, porque são elementos que fazem a diferença em determinadas circunstâncias. Portanto, Portugal tem de ter a sua própria escola, ou seja, tem de ter a continuidade da operação.

Respondendo objetivamente à sua questão, se Portugal não tivesse optado pela aquisição de novos submarinos e os quisesse agora adquirir o

retomar desse processo demoraria mais de 15 anos para que tivesse de novo essas valências, porque é preciso formar as pessoas, é preciso uma cultura de submarinista. Aliás, devo dizer que trouxe comigo o meu chefe de gabinete, que é o submarinista mais navegado e com mais experiência.

Portanto, seria assim, ou seja, uma interrupção criaria um problema enorme para Portugal e um dispêndio enorme de recursos para restabelecer essa capacidade.

Relativamente ao que seria Portugal sem submarinos, seria o que há pouco disse que Portugal tem e que deixaria de ter. Ou seja, não teria controlo sobre o espaço subaquático, teria muito menos capacidade de se afirmar internacionalmente em termos de Marinha e para a sua soberania, não teria as mesmas valências no quadro das alianças para se afirmar também nessa matéria e, finalmente, teria menos um elemento importante para a ajuda à recolha de informação e ao combate a ilícitos a partir do mar.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada Cecília Meireles, ainda dispõe de tempo, se quiser prosseguir.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Quero prosseguir, sim, mas agora em relação a outra matéria, que é a do concurso propriamente dito.

Sr. Almirante, já nos deu algumas informações, portanto não vou estar a repetir perguntas. O que gostava de saber é o seguinte: desde que o concurso foi aberto, qual era a situação dos submarinos que existiam em Portugal? Pedia que nos confirmasse a data do concurso, mas creio que terá sido algures no fim dos anos 90 iniciado por um governo, mas foi outro governo a alterar e a reduzir para dois o número de submarinos. Isto até ao momento em que é tomada a decisão de, efetivamente, contratar, o que creio que terá sido em 2004, mas pedia-lhe que confirmasse.

Ou seja, gostaria de saber de que data é que são os submarinos, qual foi o ano da sua encomenda, qual foi o ano da sua entrega e qual é o tempo de vida normal, digamos assim, de um submarino. A situação era ou não de emergência e de urgência quando foi tomada esta decisão?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — A decisão começou por ser tomada, como há pouco referi, a partir de 1994, quando a Marinha levou à consideração do Governo o interesse na manutenção da capacidade submarina na 4.^a Esquadilha — dizemos 4.^a Esquadilha porque assim é, a Esquadilha integrada na celebração dos 100 anos de submarinos, de origem francesa de classe Daphné, portanto classe Albacora portuguesa.

O primeiro submarino foi entregue em 1967 e a duração normal de um submarino anda à volta dos 25 anos, embora possa chegar aos 30, mas é uma ordem de grandeza.

Ora, nessa altura, já estávamos no limite do tempo e, portanto, tinha de ser tomada uma opção. Foi por isso que a Marinha levou esse aspeto à consideração do Governo.

Naturalmente, sabemos que, apesar de tudo, esse é sempre um processo demorado, não só o processo de decisão, como também o processo que leva ao início do lançamento do concurso que finaliza no contrato e na execução da obra. O contrato foi celebrado em 2004 e, como há pouco referi, foi cumprido, mas os submarinos foram entregues em 2010. Portanto, são, pelo menos, seis anos. Este é um processo que tem de ser começado com tempo.

A decisão foi tomada logo e não houve muitas dúvidas da parte da decisão governamental e de qualquer dos vários governos que estiveram

em funções nesse período, por isso foi sempre um processo que teve seguimento.

O que é um facto é que o último submarino navegou até aos 42 anos. Poder-se-á dizer «então, afinal a duração dos submarinos é de 25 anos e é possível chegar aos 42 anos?». Bom, é possível, mas uma coisa são as condições de segurança estruturais, outra são as questões que se relacionam com o equipamento. O submarino não tem olhos, só tem ouvidos, como tal tem de ter equipamento muito adequado para navegar em segurança e para poder ser útil.

De qualquer maneira, ainda se põe outra questão: a da sua utilidade como combatente, uma vez que o submarino é, por excelência, uma unidade militar. De facto, há uma altura em que estamos a investir num meio que já é obsoleto do ponto de vista operacional.

Estas são as questões fundamentais. Não sei se respondi cabalmente à sua pergunta.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a Cecília Meireles (CDS-PP): — Em relação à análise das propostas concretas — e o que lhe vou perguntar é no sentido da confirmação ou não, caso entenda, porque não percebi bem. O que percebi do que já disse é que, em 2002, quando há uma mudança de Governo, que coincide com o processo do concurso já ir a meio, havia duas propostas.

Sim, há uma alteração na análise das propostas porque há também uma alteração nas próprias propostas, uma vez que inicialmente eram para mais submarinos e depois passaram a ser só para dois, portanto, obviamente que as propostas e a análise são diferentes.

Entre um consórcio alemão e um consórcio francês, o que percebi é que, em mérito técnico, numa análise que a Marinha faz de mérito técnico operacional, a Marinha considerou que as duas propostas eram válidas, mas que havia um aspecto em que a proposta do consórcio alemão era superior ou mais recomendável.

Peço-lhe que confirme se sim ou se não e que nos explique qual era esse aspecto diferente.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Confirmo exatamente o que a Sr.^a Deputada disse.

Efetivamente, a grande diferença, ou, melhor, aquilo que poderia fazer a diferença na preferência da Marinha em relação aos dois submarinos em concurso era, sobretudo, no que se referia ao sistema AIP, de propulsão independente de ar, que, na altura, era um sistema de propulsão ainda novo e, portanto, pouco experimentado na maioria das Marinhas e muito poucos submarinos têm, ainda hoje, esta capacidade. Portanto, o que tínhamos era, de um lado, o submarino alemão, que apresentava um sistema já testado e com provas boas e que estava a cumprir aquilo que prometia e, do outro lado, do lado francês, havia a proposta de um sistema que estava projetado mas de que não havia exemplo e que nos merecia, enfim, não reservas porque também não tínhamos base técnica para negar a sua valia, mas reservas no sentido de que talvez não fosse o melhor sistema e no sentido de que também ocupava mais espaço, o que também é um elemento importante, ou seja, o espaço do submarino é um elemento muito importante.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Almirante.

Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Se percebi bem, aquilo que me está a dizer é que o submarino francês tinha este sistema AIP, que era um sistema pouco experimentado, era um protótipo, e que o outro apresentava um sistema já mais comprovado.

Pedia que me confirmasse isto e também que me confirmasse o seguinte: se, em relação a outras Marinhas, que tomaram decisões diferentes da nossa, como creio que será o caso da Marinha chilena, que adquiriu um submarino semelhante a este, ele tem apresentado problemas e se tem conhecimento de alguns problemas, pelo menos em fase de testes.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — De facto, a informação que tenho é a de que o submarino adquirido pela Marinha chilena não tem dado boas provas no que se refere ao sistema AIP.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Num último bloco de perguntas, que será necessariamente breve, e referindo-me diretamente à questão das contrapartidas, porque também elas são objeto muito importante desta Comissão, o que lhe perguntaria é se, por um lado (porque isso tem sido abundantemente discutido), em 2004 fazia sentido garantir que parte das contrapartidas estivessem afetas aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo e, por outro lado, se houve também a preocupação, em

2004, de garantir que parte destas contrapartidas estivessem afetas à Marinha ou a projetos que fossem de interesse relevante para a Marinha portuguesa.

Estas são as minhas últimas perguntas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputada, ainda dispõe de 2 minutos. Se a resposta levar a qualquer pergunta complementar pode utilizá-los.

Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr.^a Deputada, como lhe disse, em relação às contrapartidas, a Marinha não esteve envolvida. Existiram, efetivamente, algumas contrapartidas diretas, digamos, para a Marinha, da aquisição de submarinos e tiveram alguns benefícios em equipamento para o Arsenal do Alfeite e, também, para a esquadrilha de submarinos, se não estou em erro. Enfim, houve aqui alguns aspetos em que a Marinha foi diretamente beneficiária dessa aquisição e, portanto, do contrato de contrapartidas.

De qualquer maneira, relativamente a Viana do Castelo, se me permite, eu não sei muito bem, mas como Chefe do Estado-Maior da Armada a única coisa que posso dizer é que para a Marinha era extremamente importante que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (como, aliás, se comprova atualmente) funcionassem da melhor maneira e estivessem o mais operantes possível, até porque já estavam assinados contratos para aquisição de NPO (navios-patrolha oceânicos) e havia já em carteira um conjunto mais vasto de encomendas. Portanto, o que lhe posso dizer é só desse ponto de vista e não da opção na altura — com isso, enfim, entramos já mais na esfera política, onde eu não queria entrar. Mas, do ponto de vista da Marinha, confirmo que havia todo o interesse em dar todo

o apoio que fosse possível e a garantia de que os Estaleiros Navais de Viana do Castelo iriam ser capazes e podiam cumprir as encomendas que já estavam entregues.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Almirante.

Sr.^a Deputada Cecília Meireles, quer colocar mais alguma questão?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Nesta ronda não, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, então, ao grupo parlamentar seguinte, a Grupo Parlamentar do PCP.

Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Machado, que dispõe também de 10 minutos, como sabe.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada, restantes membros da delegação que o acompanham, muito bom dia a todos.

Sr. Almirante, agradeço o facto de estar presente e de responder da forma como tem vindo a fazê-lo a algumas perguntas que foram já feitas, mas que eu queria aprofundar.

A primeira pergunta tem a ver com o momento da aquisição do equipamento militar. Podemos falar dos Pandur ou dos submarinos. Quem é que toma a decisão? Até onde é que vai o papel da Marinha na escolha dos equipamentos que são adquiridos? Onde é que termina esse papel? É uma decisão política, isto é, a Marinha apresenta ao Governo duas ou três opções que o satisfazem e dá-se por satisfeito ou ela tem um papel mais determinante?

Queria que aprofundasse mais esta primeira questão, para percebermos qual é o papel e a intervenção da Marinha na aquisição destes equipamentos militares.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Almirante, tem a palavra para responder.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, a intervenção da Marinha é eminentemente técnica. Naturalmente que começa por pôr ao Governo a necessidade da aquisição de um determinado equipamento, com o suporte técnico dessa proposta. Depois, elabora os requisitos técnicos para a seleção do equipamento a adquirir. A seguir, faz, uma vez mais, o acompanhamento técnico, no sentido da avaliação do mérito técnico desses equipamentos, podendo chegar, portanto, a uma *short list*, como normalmente é o caso, de dois equipamentos, que são aceitáveis, digamos (já citei os submarinos e os torpedos, por exemplo). Entramos, depois, numa fase negocial, em que a opção é do Governo em termos das várias outras questões que estão em causa e que transcendem, naturalmente, a Marinha.

Depois, tem de novo uma intervenção no acompanhamento da execução do contrato. Embora as missões de acompanhamento e fiscalização estejam subordinadas ao Ministro, através da Direção-Geral de Armamento, e não à Marinha, obviamente elas estão suportadas nos meios técnicos da Marinha.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. Almirante, referiu já os dois concorrentes que chegaram à fase final e, portanto, remeteu quer os

concorrentes alemães, quer os concorrentes franceses para uma decisão da respetiva tutela política, dando, no fundo, a Marinha, o *ok* aos dois concorrentes para a opção negociação entre os dois concorrentes. Já lá irei mais à frente, mas, neste momento, queria perguntar-lhe se, aquando da aquisição dos submarinos, não havia outras opções de compra. Isto é, chegou, ou não, o Estado português a considerar a compra de três submarinos usados (salvo erro, ingleses), em vez dos dois ou três submarinos novos e de ponta do ponto de vista tecnológico.

Gostaria de saber se isso foi ou não considerado e, já agora, de pedir-lhe se poderia desenvolver essa matéria.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Não estou bem certo, mas julgo que em 1996 — exatamente, no início de 1996 — apareceram à venda quatro submarinos ingleses da classe Upholder e, na altura, o Governo pôs à consideração técnica da Marinha se esses submarinos poderiam responder aos requisitos que estavam em cima da mesa.

Naturalmente que eram submarinos já de uma década anterior, eram quatro submarinos de um deslocamento superior e que, em muitas áreas, não atingiam os requisitos técnicos para uma opção de novos submarinos. No entanto, a posição tomada pela Marinha foi no sentido de dizer «bom, o que é desejável é outro tipo de submarino, que responda aos novos desafios tecnológicos, mas há aqui alguns aspetos que podemos considerar como preferenciais».

O assunto foi devidamente estudado. Os submarinos tinham vários problemas, incluindo a possibilidade de operarem na Base do Alfeite, pela sua dimensão, mas, mesmo assim, estávamos dispostos a considerar esta

hipótese, embora não fosse, de todo, uma solução que fosse diretamente do agrado da Marinha. No entanto, como digo, foi uma opção ponderada, todos estes elementos foram postos à consideração do Governo de então e a opção tomada pelo Governo foi a de decidir a favor da aquisição de três submarinos novos.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, tem a palavra.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Nós, o Partido Comunista Português, na altura da aquisição deste equipamento, tomámos uma posição muito clara e dissemos que, face às necessidades com que se confrontava a Marinha portuguesa, não havia, efetivamente, dinheiro para tudo. Portanto, aquele discurso de que as pessoas é que viveram acima das suas possibilidades... Não estou a dizer que foi culpa da Marinha — percebemos e achamos que é legítimo a Marinha desejar uma capacidade submarina. Parece-nos evidente e legítimo que a Marinha assim o queira, mas outra coisa é a decisão política de apostar uma quantidade muito significativa do dinheiro português num equipamento.

Dissemos, na altura, que não haveria dinheiro para tudo, não só para a compra, como para a posterior manutenção e sustentação dos equipamentos e, portanto, a pergunta que queria colocar-lhe é esta: porquê a opção pela aquisição dos submarinos em vez de salvaguardar os projetos de construção de navios-patrolha oceânicos — foram encomendados oito e apenas foram entregues dois, o *Viana do Castelo* e o *Figueira da Foz* — e de assegurar as cinco lanchas de fiscalização costeira ou o navio polivalente logístico, que é uma outra necessidade da Marinha, já mais dispendiosa? Mas, no fundo, a pergunta é esta: porquê esta opção de salvaguardar aquilo que é a compra de submarinos e não aquilo que são

equipamentos que considerávamos prioritários? Gostaria de saber se tem alguma consideração a fazer sobre esta matéria.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, o que posso dizer é que, na altura em que foi tomada esta decisão de aquisição dos submarinos, já estava lançado o programa de aquisição dos NPO e das lanchas de fiscalização costeira. A opção do Governo não foi em alternativa. Tanto quanto sei, foi a de fazer a aquisição desses dois tipos de equipamentos, desses dois tipos de navios, digamos.

Na realidade, o que se passou — e com o que a Marinha está a sofrer gravemente, isto é, com a não execução do programa de substituição das corvetas por navios-patrolha oceânicos e dos patrulhas da classe Cacine por lanchas de fiscalização costeira de 600 toneladas — tem a ver com outros problemas que não o de opção contratual na altura: foi o Estaleiro que entrou em crise e que, por várias razões que os Srs. Deputados provavelmente conhecerão bem melhor do que eu, não esteve em condições de fornecer os navios como estava contratualizado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Volto a colocar-lhe a questão de uma forma diferente. Para a Marinha portuguesa, no plano exclusivamente de defesa do território nacional, e não no plano da defesa de outros interesses, dos ditos «aliados», o Sr. Almirante já falou das missões que o submarino desenvolve no nosso País. E a pergunta é se para a Marinha, no plano exclusivamente de defesa do território nacional, a aquisição era uma

primeira prioridade ou se, naquilo que é a necessidade de a Marinha nacional assegurar a fiscalização do nosso território, que é vastíssimo, não era prioritário assegurar aquilo que são os navios-patrolha oceânicos e as lanchas rápidas ou o navio polivalente logístico, embora o navio polivalente logístico tenha mais uma componente de ação militar do que de patrulhamento, mas isso o Sr. Almirante saberá melhor do que eu. Portanto, do ponto de vista da defesa do território nacional, gostaria de saber se essa questão se coloca.

Bem sei que a Marinha estava a contar com tudo, mas estou a perguntar se, pelo menos do ponto de vista político, não era mais importante salvaguardar esta capacidade marítima dos navios-patrolha oceânicos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, para responder a isso, tenho de colocar a questão de base. Ou seja, as Forças Armadas — e, neste momento, isso está em cima da mesa —, em função do Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) aprovado, elabora um conjunto de documentação que deduz todos os elementos de planeamento militar e que leva, no fim, ao sistema de forças, portanto, o Conceito Estratégico Militar (CEM), o sistema de forças, o dispositivo, e por aí fora. Portanto, as Forças Armadas colocam ao Governo as opções técnicas para responder aos aspetos que ressaltam do Conceito Estratégico Militar.

Obviamente que a opção entre uma guarda-costeira ou uma Marinha que assegura a soberania nacional é uma opção que compete ao Governo, é uma opção política. Não compete à Marinha decidir o que Portugal tem de

ser. Compete, sim, à Marinha — e reafirmo-o — dar conta ao poder político de que, se quiser ter uma Marinha que afirme a sua soberania no seu espaço marítimo e que não se limite a fazer o controlo quase policial daquilo que existe, tem de ter submarinos. Isto é o que posso dizer-lhe.

E, neste diálogo com o poder político, o poder político, não dispondo de recursos financeiros ou fazendo outras opções, naturalmente que, ao não preencher os requisitos que os militares apresentam, está a assumir vulnerabilidades e riscos que são legítimos assumir, mas é uma responsabilidade política.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — O Sr. Almirante, há pouco, referiu que um dos dois submarinos que temos está atualmente na Alemanha para uma revisão que não decorre daquilo que é a garantia, nem daquelas iniciais que estavam supostamente cobertas pelo contrato. Ora, a pergunta que lhe coloco é porque é que a revisão dos submarinos decorre na Alemanha. Isso resulta de uma imposição contratual a que os alemães «submeteram» o Estado português? Isto é, ao preço do submarino temos de somar um conjunto de manutenções que foram contratualmente negociadas e o preço final é um ou resulta da não capacidade do Arsenal do Alfeite? E, sendo verdadeira a segunda hipótese, pergunto se a ausência de capacidade do Arsenal do Alfeite também decorre de responsabilidades políticas, de transferências de tecnologia que deveriam ter ocorrido no âmbito das contrapartidas e não ocorreram. Queria que abordasse essa matéria. Em suma, porque é que estamos a gastar dinheiro na manutenção dos submarinos, enviando-os para a Alemanha? Presumo que não seja barato enviar um submarino para a Alemanha com a respetiva guarnição e

sustentá-la lá. Porque é que não estamos a fazer a manutenção no Arsenal do Alfeite?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, é evidente que, para a Marinha — e julgo que para Portugal —, era muito preferível que as reparações dos submarinos fossem feitas, neste caso, no Arsenal do Alfeite, que existe basicamente para reparar os navios da Marinha. Aliás, costumo dizer que não há Marinha sem Arsenal e que não há Arsenal sem Marinha.

Mas o que se passou foi que, ao contrário do que sucedeu e correu bem quando foi da 4.^a Esquadilha, isto é, dos anteriores submarinos, em que houve um programa em que o primeiro submarino fez uma revisão intermédia em França, acompanhada por elementos do Arsenal do Alfeite e, depois, através de transferência tecnológica, todas as reparações, a todos os níveis, passaram a ser feitas no Arsenal do Alfeite, já neste caso, fruto de várias circunstâncias, entre elas, diria, a indisponibilidade financeira do Arsenal para se reequipar, para responder às necessidades tecnológicas que a manutenção de submarinos implica e que vão desde a doca seca ou a doca flutuante ou aquilo a que se chama o *syncrolift*, que é um elevador para pôr o submarino em terra, enfim, desde esse tipo de infraestruturas, que são fundamentais porque os submarinos têm de estar em seco bastante tempo, ocupam uma doca muito tempo nestas revisões, até todo um conjunto de tecnologias que deveriam ser empregues, o facto é que muitos dos técnicos que foram formados na Alemanha entretanto saíram do Arsenal. Portanto, neste momento, o Arsenal não tem capacidade em termos de infraestruturas, nem sequer as capacidades técnicas para fazer uma revisão

desta profundidade. E esse é que é o grande desafio que se coloca atualmente. Seria muito importante encontrar uma solução para que o Arsenal pudesse ser o parceiro que sempre foi para a reparação dos submarinos.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. Almirante, pelo que percebi da sua resposta, este nível de manutenção feita na Alemanha não decorre de uma imposição contratual.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Não!

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — A minha pergunta é se estava ou não prevista a transferência da respetiva tecnologia. Sei que os quadros foram formados na Alemanha, mas não foi feita a transferência da tecnologia para assegurar essas manutenções. Pergunto se isso não seria expectável, como aconteceu com os anteriores submarinos, se um bom gestor não teria acautelado essa matéria e se também não deveriam ter sido acautelados os investimentos no Arsenal do Alfeite para fazer essa mesma manutenção. Sei que isto é uma decisão política, mas a minha pergunta, muito concreta, é se a transferência de tecnologia se operou, ou não, e se ela estava prevista do ponto de vista daquilo que é o contrato para que essa manutenção fosse feita no nosso País. É que estas manutenções são caríssimas e, portanto, somam muito dinheiro ao custo do submarino.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, em termos contratuais, efetivamente, estava prevista uma transferência de tecnologia e, inclusivamente, houve, como referi há pouco, técnicos do Arsenal do Alfeite e da Marinha que estiveram a acompanhar a construção e que estiveram a fazer cursos, a ser formados no sentido de terem essa tecnologia.

O problema, como disse, é que faltou o passo seguinte, que era fazer os investimentos e preparar o Arsenal do Alfeite para ser o reparador dos submarinos. Claro que, como em todos os navios, há vários níveis de reparação. Esta que está a ser feita na Alemanha é uma reparação profunda, mas, como em tudo, começa-se normalmente por uma fase menos complicada e esta poderia ser a continuidade. O problema é que, neste momento, o Arsenal não está em condições sequer de pensar em avançar para esse processo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Infelizmente, Sr. Almirante. Infelizmente, para o nosso País e para aquilo que é o interesse público. Isso só prova que não foi devidamente acautelado o interesse público por parte de alguns responsáveis políticos no nosso País.

Sr. Almirante, quero fazer-lhe uma última pergunta ainda relativamente aos submarinos, abordando o tópico do concurso.

O Sr. Almirante disse, a determinada altura da sua intervenção, que os alemães e os franceses tinham um mérito técnico equivalente. Depois, especificou que os alemães tinham uma ligeira vantagem do ponto de vista tecnológico. Mas, pelo que percebi, a Marinha colocou ao poder político a opção de compra dos dois submarinos em termos equivalentes. Portanto,

por parte da Marinha estaria dado o *ok* para a compra quer a uns quer a outros, de acordo com aquela que fosse a opção política por parte do poder político. Gostaria que confirmasse isso.

É que temos aqui uma questão de fundo: até às alterações supervenientes nos contratos e nos concursos, o consórcio alemão tinha uma proposta de preço significativamente superior à dos franceses. Assim, a compra dos dois submarinos ao consórcio alemão custava 822 milhões de euros e ao consórcio francês custava 789 milhões de euros. Depois, houve uma alteração de três para dois submarinos, o que alterou o preço. Mas também houve todo o processo da nebulosa das contrapartidas. Contrapartidas que, no âmbito dos submarinos, tiveram uma taxa de execução duvidosa de 30%, com todo um conjunto de processos-crime que por aí andam.

Portanto, depois destas duas circunstâncias — alteração de três para dois submarinos e a imposição das contrapartidas —, de repente, os submarinos alemães ficam mais baratos do que os franceses, alterando-se os preços.

A minha pergunta é esta: a Marinha não foi tida nem achada neste processo? Isto é, não foi a Marinha quem impôs a alteração de três para dois submarinos — presumo que não a queriam —, nem abordou o problema das contrapartidas, pois não?

Ora, no fundo, o que a Marinha fez — e esta é outra pergunta que lhe quero fazer — foi, findo o seu processo técnico, colocar à decisão política dois submarinos e, depois, tudo o que aconteceu posteriormente — evolução das contrapartidas, alterações contratuais que foram introduzidas e que levaram a uma alteração do posicionamento dos concorrentes — já é uma questão do âmbito político que ultrapassa a Marinha.

Era isso que lhe queria perguntar para que fique claro que houve opções políticas que depois alteraram as circunstâncias dos concursos.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, como referi, a intervenção da Marinha cessa na avaliação do mérito técnico dos concorrentes. Efetivamente, a Marinha aceitava, do ponto de vista técnico, qualquer dos dois concorrentes. Entretanto, o processo também evoluiu e todos nós sabemos que a tecnologia não para e, portanto, houve um dado superveniente, na realidade, que foi o desenvolvimento desta tecnologia AIP, que estava, como já aqui também foi referido antes, mais desenvolvida e mais firmada na proposta alemã.

De qualquer maneira, em relação às questões contratuais puras, de facto desconheço e o que posso adiantar não é do ponto de vista oficial, são coisas que se ouvem, mas que não têm interesse para este caso.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado Jorge Machado, já esgotou o seu tempo. Se precisar de um pequeno esclarecimento tem a palavra, mas peço-lhe que seja breve.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Obrigado, Sr. Presidente.

Ficou claro para nós que a Marinha colocou no mesmo patamar aquilo que são as opções e quem as tomou.

A minha última pergunta tem que ver com os Pandur que estavam para ser atribuídos à Marinha. Pergunto-lhe, pois, se chegou algum material relacionado com os Pandur à Marinha e, se sim, qual o uso que deu ou pretende dar ao material que, entretanto, recebeu.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Almirante, tem a palavra.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, efetivamente, a Marinha não recebeu qualquer equipamento.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, está terminada a primeira ronda de perguntas no que diz respeito ao Partido Comunista Português.

Segue-se o Bloco de Esquerda, pelo que tem, desde já, a palavra o Sr. Deputado João Semedo, dispondo para o efeito de 10 minutos.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Sr. Presidente, começo por cumprimentar o Sr. Almirante e os Srs. Oficiais que o acompanham.

A minha primeira pergunta surge na sequência da penúltima pergunta colocada pelo Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. Almirante deixou claro que a opção pelo fabricante é do Governo e que essa opção não conflitua com o parecer da Armada. Mas pergunto-lhe o seguinte: não parecendo suficiente a mudança do número de submarinos que foram adquiridos, porque essa decisão é tomada no momento em que se faz a opção, o Governo fundamentou junto da Armada a opção que fez por este fabricante?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, o Governo não fundamentou a opção porque é uma decisão do Executivo tomar essas opções. Sobre o concurso, ouvi dizer que o concorrente francês estava convicto da manutenção dos três submarinos, portanto a opção era

dois mais um, ou seja, dois com a hipótese de um terceiro, enquanto que o consórcio alemão apostou tudo em dois submarinos. Esta é a informação que eu tenho, mas não mais do que isto.

Naturalmente que o Governo não deu, nem tem de dar, em minha opinião, satisfação à Marinha sobre a razão da sua ponderação em termos negociais naquilo que considerou ser o melhor interesse do Estado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Semedo.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Sr. Almirante, há aqui um pequeno detalhe, um pequeno problema, sobre o qual gostava de o questionar: o relatório de agosto de 1998 da responsabilidade do subgrupo técnico operacional da Armada é bastante claro e traduz uma opção de compra diferente.

Passo a ler as conclusões deste relatório — ponto 6, alínea c), n.º 1: «As propostas de melhor qualidade global, no que se refere aos fatores de ponderação em apreço, são as propostas dos participantes DCNI e Fincantieri». N.º 2: «As propostas de menor qualidade global, no que se refere aos fatores de ponderação considerados, são as propostas dos participantes Kockums, VSC e RDM».

Portanto, pelo menos em 1998 parece que a Marinha tinha uma opção diferente relativamente à compra dos equipamentos. Assim, queria perguntar-lhe se, entre 1998 e 2004, houve alguma outra posição, algum outro parecer, alguma outra avaliação técnica por parte da hierarquia da Marinha portuguesa que pudesse levar o Governo a ter uma opção diferente daquela que inicialmente seria de prever com base neste relatório.

O Sr. **Presidente**. — Sr. Almirante, tem a palavra.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado João Semedo, como há bocadinho referi, estes processos ocorrem num período relativamente dilatado e durante esse tempo houve uma grande evolução tecnológica. Portanto, as propostas acabaram por ser alteradas em função dessas melhorias em termos tecnológicos. Foi isso que foi avaliado.

Como já referi também, enquanto o submarino francês basicamente permaneceu com o modelo que tinha na proposta inicial e quando foi para a chamada *best and final offer* manteve esse mesmo submarino com um sistema de propulsão independente de ar a que eles chamam MESMA, os alemães melhoraram muito o submarino e converteram-no num submarino de última geração. Portanto, em termos tecnológicos, o que o Sr. Deputado referiu é exato, mas, efetivamente, houve essa evolução.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado João Semedo, tem a palavra.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Sr. Almirante, queria retomar um tema que também já aqui foi tratado e que diz respeito às reparações do equipamento, no caso concreto dos submarinos.

Julgo que há uma imprecisão nas palavras do Sr. Almirante — atrevo-me a dizer isto — e se estiver enganado não deixará de me corrigir, porque eu julgo que é exatamente por razões contratuais que há o compromisso de o Estado fazer as reparações dos submarinos na Alemanha. Isto porque, no mesmo contrato, em determinada altura, diz-se na cláusula 35.^a, ponto 2, o seguinte: «O fornecedor obriga-se a prestar apoio técnico e logístico ao Estado pelo período de 30 anos, após a receção

definitiva do último bem fornecido, no que se refere (...)» e menciona todos os elementos de reparação os submarinos.

Depois diz o seguinte: «Relativamente aos restantes sistemas, o fornecedor obriga-se a prestar apoio técnico e logístico ao Estado pelo período de 15 anos, após a receção definitiva do último bem fornecido».

O contrato também não estipula a remuneração da prestação desta assistência técnica. Posteriormente, ela veio a ser definida, se não estou em erro, em um milhão de euros por ano no que diz respeito à reparação e manutenção dos submarinos.

Sr. Almirante, gostaria de lhe perguntar se estou a interpretar bem ou não. Ou seja, de facto, o Estado compromete-se a utilizar o fornecedor como o reparador por um período de 30 anos, o que significa que é o próprio Estado que abdica, num período tão longo como o de 30 anos, de pôr os Estaleiros do Arsenal em condições de prestar o apoio que o Sr. Almirante há pouco disse que era a solução mais desejável.

Portanto, gostaria de saber como é que interpreta estas cláusulas contratuais e que confirmasse se o Estado português está ou não obrigado a fazer a assistência que for necessária aos submarinos no fabricante, durante um período de 30 ou de 15 anos, consoante os sistemas de que estivermos a falar.

O Sr. **Presidente**. — Sr. Almirante, tem a palavra.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Frago**: — Sr. Deputado, a minha interpretação não é a que o Sr. Deputado indicou. O que se passa é que é importante que o fornecedor garanta que os equipamentos que estão incluídos nos submarinos não entram em obsolescência técnica. Isto é um facto que é muito recorrente nos navios.

Refiro uma vez mais que há uma evolução tecnológica muito acelerada. Os computadores que hoje temos aqui à nossa frente daqui a dois anos irão todos para o lixo, porque já não servem. No equipamento militar também se verifica um pouco isto. Portanto, temos de garantir que daqui a pouco tempo haja alguém que garanta que o equipamento continua a ser mantido, a ter os sobressalentes, a ter todo o apoio técnico, que é absolutamente essencial.

Para além disso, tratando-se de um equipamento de última geração, o *state of the art*, implica que nem os fornecedores largam essa tecnologia. Em alguns equipamentos, os fornecedores têm isso como segredo industrial, pelo que, em alguns aspetos, isso tem de ser acautelado.

Com isto quero dizer que nada obriga a que a reparação seja feita no estaleiro da HDW até porque o que obriga o estaleiro é que tem de garantir que haja apoio técnico que garanta os sobressalentes para que o navio continue a operar durante o período que foi referido.

Naturalmente que, também nestes aspetos, a tecnologia que aqui é empregue, apesar de ter reservas... Eu diria que para os estaleiros alemães, neste momento, nem é interessante ter este tipo de trabalho, porque eles têm encomendas... Há pouco foi colocada uma pergunta a que não respondi cabalmente. Há muitos países a adquirir submarinos, portanto eles têm uma carteira de encomendas muito grande, sobretudo na Ásia, pelo que não têm muito interesse em ter docas ocupadas com reparações que são menos vantajosas em termos económico-financeiros.

Se a reparação fosse feita cá e, em alguns aspetos, com o apoio técnico dos fornecedores, porque o estaleiro fabricante é também, em muitos casos, como é nos automóveis, um integrador de sistemas, um integrador de equipamentos e, portanto, tem é de garantir que os seus

fornecedores continuam a fornecer à Marinha portuguesa os equipamentos para que os navios se mantenham operacionais.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado João Semedo, tem a palavra.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Sr. Almirante, coloco duas perguntas sobre a entrega dos submarinos.

A primeira é para saber se o prazo de entrega foi respeitado e, no caso de não ter sido, qual foi a diferença de tempo entre o que estava previsto e o que veio a concretizar-se.

A segunda pergunta é sobre o estado em que encontravam, se um e outro submarino estavam em boas condições quando foram entregues à Marinha portuguesa.

Gostava de saber, relativamente a um e a outro, o que é que se verificou porque, para mim, isso ainda não está muito claro.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, de facto, na entrega do primeiro submarino houve um pequeno atraso da ordem dos três meses e o Estaleiro foi penalizado, de acordo com o contrato.

Quanto ao estado dos navios quando foram recebidos, direi que os navios passam por um conjunto de testes, que começa nos testes em estaleiros, os chamados *harbour tests*, depois, há os testes no mar, onde tudo é verificado, todos os equipamentos, etc., e, finalmente, só depois de tudo isto devidamente validado é que o submarino é considerado em condições de ser entregue. Isso passou-se exatamente nesses termos.

Quando os submarinos chegaram a Portugal estavam em boas condições e estão a operar em excelentes condições.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Semedo.

O Sr. **João Semedo** (BE); — Não tenho memória precisa sobre isso, mas tenho ideia de que, na altura, um dos submarinos (não me recordo se o primeiro, se o segundo), mal chegou a Portugal, teve de ser sujeito a um processo de reparação. Estarei enganado? É uma memória errada? Ou isso efetivamente aconteceu, mas era um problema técnico passageiro sem grande importância?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, efetivamente, depois, na operação aqui no Atlântico... Como digo, este é um submarino de última geração e alguns aspetos foram melhorados, designadamente o casco flexível envolvente, que apresentou necessidade de ser aperfeiçoado nalguns aspetos. Isto foi no período da garantia. Houve algumas reparações que são normais nestes processos. Peço desculpa de referir sempre isto, mas é talvez o exemplo mais evidente: os automóveis, quando são os primeiros modelos, normalmente têm pequenas coisas que têm de ser... Para isso existe garantia, e foi o caso. Mas foi uma coisa simples. Não tem implicações na atuação atual.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Finalmente, quero fazer-lhe uma outra pergunta que tem a ver com as suas atividades enquanto oficial. O Sr. Almirante, julgo que entre 2002 e 2004, esteve colocado no Ministério da

Defesa. Gostaria de saber que funções exerceu e se, no exercício dessas funções, teve alguma relação com o *dossier* que estamos a tratar ou se tinha funções completamente diferentes que não tinham nada a ver com isto.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Efetivamente, entre 2002 e 2004, exerci funções como assessor militar da Marinha no Gabinete do Ministro da Defesa Nacional, mas não tive qualquer participação no processo dos submarinos.

Portanto, efetivamente, não intervim em praticamente nada. Lembrome de ter dado elementos de assessoria ao Sr. Ministro relativamente ao emprego de submarinos e coisas assim, mas não sobre os aspetos que estamos agora a avaliar.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Semedo.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Portanto, podemos concluir que, no exercício dessas funções, o Sr. Almirante não foi propriamente aquilo que se poderia designar como o assessor do Sr. Ministro da Defesa, na altura creio que o Dr. Paulo Portas, para esse *dossier* da aquisição de equipamento militar.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Com efeito, em relação aos processos do contrato em si, das decorrências do contrato, não estive envolvido.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Semedo.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Nem no relacionamento do Ministério, do Ministro e da equipa ministerial com fabricantes ou outros intervenientes neste processo dos submarinos do lado dos fabricantes?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Não, com os fabricantes não tive nenhum contacto. Naturalmente, como assessor da Marinha e atendendo aos aspetos, como há pouco referi, de assessoria técnica da Marinha, fiz ligação, prestei apoio nesse sentido, não na parte do envolvimento da decisão contratual.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Semedo.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Portanto, o que o Sr. Almirante nos está a dizer (e agradeço a sua resposta) é que essa assessoria foi na relação da Marinha portuguesa, se se pode dizer desta forma, com a equipa política do Ministério da Defesa.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Exato. O que posso dizer, para ser talvez mais claro, é que não tomei conhecimento e não participei das negociações que conduziram à decisão, ao contrato.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Muito obrigado, Sr. Almirante.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, presumo que tenha terminado. Fez o seu cumprimento final.

Passando ao Grupo Parlamentar do PSD, tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa, que dispõe também de 10 minutos, como é evidente.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. Almirante, começo por cumprimentá-lo assim como a delegação que o acompanha, incluindo neste cumprimento um sublinhado, que me parece significativo, relativamente ao seu mérito enquanto militar e à importância que isso tem no âmbito desta discussão que aqui nos traz. Aliás, não posso deixar de dizer que, na sequência da intervenção imediatamente anterior, parece-me que foi importante ter ficado claro que o seu contributo nesta Comissão é, do ponto de vista de algum eventual envolvimento no processo, absolutamente isento, porque acabou de confirmar que não teve uma participação de outro âmbito que não o das suas funções enquanto chefe militar, na qualidade em que está aqui hoje.

Portanto, queria fazer este sublinhado porque me parece ser relevante para a valorização que fazemos hoje dos contributos que nos traz, em função das respostas que deu aos Srs. Deputados, e que espero que dê também às que irei fazer.

O facto de eu intervir depois dos meus colegas e da sua intervenção inicial torna a minha tarefa mais fácil, eventualmente mais curta. Ainda assim, e ainda antes de colocar questões mais específicas, mais concretas relativas aos programas que são alvo desta Comissão de Inquérito, parece-me não ser demais pedir que insista na importância da nossa capacidade marítima e da Marinha para satisfazer os interesses nacionais, porque, especialmente quando se trata de equipamentos particularmente caros como

são os que têm sido mais abordados, os submarinos, os investimentos significativos devem ter por base razões fortes.

Se, por um lado, Portugal valoriza e procura sublinhar, interna e externamente, a importância da zona económica exclusiva, se Portugal tem investido, desde há muitos anos, e com várias maiorias políticas, por exemplo, no alargamento da plataforma continental, pergunto se lhe parece compatível com a importância da dimensão marítima do País não investirmos na nossa capacidade de garantir a defesa dessa extensão, quer do ponto de vista da soberania, quer do ponto de vista da fiscalização. Pergunto se isso não implica meios adequados e que meios ou, para ser absolutamente claro, pergunto se é compatível com esta ambição optarmos — eventualmente em alternativa, como alguns defenderiam — por armamento de características diferentes, que tivesse mais a ver com a defesa costeira, em detrimento da capacidade de garantir a soberania em águas profundas, especialmente no âmbito desta nossa ambição de alargarmos a nossa plataforma continental.

Portanto, a primeira questão tem a ver com esta dimensão quase pedagógica, que acho que também importa referir, da importância de termos uma Marinha capaz.

Nesse contexto, refiro duas notas breves que têm a ver com a articulação com o demais equipamento militar da Marinha, nomeadamente com as fragatas. Pergunto se os submarinos são armas que fazem sentido em articulação com as nossas fragatas, que são armas também muito caras. Portanto, pergunto se é importante termos submarinos em articulação com o desempenho das nossas fragatas.

Ainda neste contexto, pergunto qual a importância de termos submarinos no âmbito dos nossos compromissos internacionais, nomeadamente da NATO, organização a que pertencemos, mas também no

âmbito da União Europeia, e até da ONU, e qual diferença entre termos ou não termos essa capacidade instalada.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Na realidade, hoje em dia, o mar voltou a ser um desígnio nacional, e seria bom que não ficássemos apenas na retórica, porque se temos interesses no mar temos de os defender.

Como o Sr. Deputado também referiu, estamos agora no processo de alargamento da plataforma continental, submetemos esse processo, e estamos fortemente esperançados no sucesso dessa nossa pretensão.

Temos de assegurar que controlamos esse mar que é nosso, porque, efetivamente, em estratégia, como na física, não há vazios, alguém os vai ocupar e, portanto, mesmo os nossos aliados têm os seus interesses. Eu até corria o risco de fazer uma comparação relativamente ao que se passou em África no fim do século XIX, na altura do mapa cor-de-rosa, do ultimato inglês, enfim, dessas coisas que são história mas que têm interesse para o tempo presente neste aspeto do vazio ou do não vazio. É que sobretudo onde há riqueza, se houver riqueza — assim admitimos —, temos de garantir que essa riqueza não é explorada por outros e temos de ter, pelo menos, a capacidade de o afirmar. E se não tivermos capacidade de mostrar a nossa vontade de sermos soberanos, tudo isso passa, fica apenas em vontades sem expressão. Isto do ponto de vista da necessidade de termos uma Marinha credível.

Passando para o aspeto da Marinha credível e de como podemos potenciar isto, costuma dizer-se — essa já foi uma expressão corrente em determinada altura — que o submarino é a arma dos pobres, porque tem

algumas características assimétricas, ou seja, um submarino pode fazer um estrago terrível e tem uma capacidade, como há pouco referi, de dissuasão enorme e, portanto, a sua eficiência em termos militares é muito superior. É evidente que pode dizer-se: «Então, basta ter submarinos, não é preciso mais nada! Para quê fragatas, por exemplo?»

A questão fundamental é que há coisas que só as fragatas fazem e que os submarinos não podem fazer, designadamente a escolta a navios, etc... Na projeção de força em terra os submarinos são um elemento importante, mas não podem fazê-lo sozinhos e, além disso, como digo, o submarino e a fragata são um complemento de uma força naval, porque é preciso controlar todo um... É uma esfera que se desloca com a força naval em termos de proteção: é o espaço controlado por radares ou por aviões que estão em posição avançada, é a zona de superfície controlada também por radares e outros equipamentos — helicópteros e outros —, e é a subsuperfície, que é controlada pelos sonares dos navios mas, acima de tudo, pelos submarinos. Como eu disse, a melhor arma antissubmarina é outro submarino, porque consegue operar nas três dimensões, que são as que acontecem debaixo de água.

Na realidade, como já várias vezes aqui referi, o submarino é, efetivamente, muito caro, todas as armas são muito caras, os sistemas são tendencialmente cada vez mais caros, porque a tecnologia é cada vez mais avançada e, digamos, isto é uma competição tecnológica.

Mas, se quisermos, primeiro, afirmarmo-nos como país soberano temos de ter instrumentos que mostrem claramente a todos os que participam na cena internacional essa nossa vontade de afirmar a nossa soberania, mas também no concerto das alianças, se queremos ter alguma validade, se queremos ter algum interesse para essas alianças, também

temos de ter instrumentos que sejam considerados de interesse e credíveis acima de tudo.

Nós, com as fragatas e com os submarinos, temos garantido e somos conceituados no concerto das nações navais com navios mais sofisticados e isso é extremamente importante e é avaliado, por exemplo, nos exercícios que efetuamos com os nossos aliados.

Ainda do ponto de vista do controlo do nosso espaço marítimo, é extremamente importante termos uma Marinha equilibrada em várias valências, mas, naturalmente, conscientes das limitações, que são as nossas, que são próprias do nosso País, e não podemos pretender ir para além daquelas que são as nossas capacidades.

Mas, do ponto de vista técnico, do ponto de vista da Marinha, naturalmente, e para responder ao Sr. Deputado, eu considero que é absolutamente indispensável ter os submarinos pelas razões já aduzidas, e também ter fragatas, porque são um complemento e garantem muitas outras missões como aquelas que têm vindo a ser públicas, que não podem ser cumpridas por submarinos.

Gostaria ainda de dizer que os nossos submarinos têm estado também a operar em missões NATO, não em exercício mas em operações reais, como a operação que está a decorrer no Mediterrâneo — a Active Endeavour —, que foi acionada no âmbito do artigo 5.º.

O Sr. **Presidente**: — Para prosseguir, tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Gostaria agora de passar a um segundo conjunto de questões que têm a ver com o processo de decisão relativamente à aquisição de equipamentos militares.

Por um lado, gostaria que nos pudesse descrever, ainda que sucintamente, no que respeita à identificação das necessidades e à priorização das necessidades de equipamento militar, como é que é feito esse processo e em que etapas.

O Sr. Almirante há pouco fez uma referência muito ao de leve — não quero dizer que deva ser muito mais aprofundado —, mas, ainda assim, em termos de sistematização, era importante para perceber o encadeamento e a complexidade do processo de decisão no que respeita à identificação das necessidades, que têm a ver com o conceito estratégico de defesa nacional, com o conceito estratégico militar, e por aí abaixo... Então, o que lhe pergunto é como é que se desenvolve esse processo que leva à identificação das necessidades.

Sr. Almirante, às vezes, há um bocadinho a ideia de que, no que respeita a estes programas em particular, as opções foram, diz-se, alvo de algum capricho dos políticos na tomada de decisão, pelo que me parece relevante perceber, na decisão quanto à aquisição de equipamentos, como é que esse processo se desenrola e em que medida é que, nomeadamente neste caso em concreto, a Marinha se envolve. É uma apreciação pontual ou é em contínuo que a Marinha vai acompanhando e assessorando do ponto de vista técnico o processo de tomada de decisão?

É que este processo não me parece que seja, ele próprio, pontual, mas, sim, alvo de um processo mais contínuo e mais longo — aliás, foi feita uma referência relativamente a um parecer de 1998, mas, creio, e peço-lhe também este esclarecimento, não ter sido esse o último parecer em virtude, como o Sr. Almirante referiu, dos desenvolvimentos tecnológicos entretanto verificados.

Portanto, por um lado, gostaria de perceber em que medida é que há um acompanhamento em contínuo da Marinha no que respeita à decisão, que é política.

Por outro lado, no que respeita, em concreto, à opção dos submarinos, não tendo sido esse — o referido — o último parecer da Marinha quanto à preferência em relação ao equipamento, em que outros momentos é que terá havido pronúncia e em que sentido?

E coloco-lhe esta questão porque me pareceu que, em determinada altura, eu diria na fase final, pese embora, aquando da *short list* e quando já havia só dois fornecedores em cima da mesa, os equipamentos estivessem do ponto de vista técnico equiparados, ainda assim havia uma vantagem no que respeita à propulsão.

Portanto, gostaria que fosse mais claro relativamente a esta opinião que foi transmitida ao decisor político.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, relativamente ao que determina a aquisição de determinados equipamentos ou a consideração dessa aquisição, como referiu, e bem, isso decorre de um processo dedutivo que começa no conceito estratégico de defesa nacional, que passa pelo conceito estratégico militar, pelas missões das forças armadas, pelo sistema de forças e, finalmente, o dispositivo de emprego.

Portanto, é um processo de natureza técnica em termos de avaliação militar. Naturalmente que, como disse, compete ao poder político decidir em função das suas disponibilidades e das suas opções em relação às vulnerabilidades que está disposto a assumir.

Digo isto para que não se tenha a ideia de que os militares de vez em quando gostam de ter uns equipamentos do melhor que há, de terem sempre com os melhores equipamentos e valorizarem-se por isso... Enfim, qualquer coisa desse género... Como disse, não é nem um capricho de políticos nem um capricho de militares; é uma opção de natureza técnica e, depois, é uma opção de julgamento político, naturalmente.

É evidente que, até à fase limite em que se vão negociar os equipamentos, há sempre uma assessoria técnica da parte da Marinha, há um acompanhamento... Sempre que, durante as negociações, são postas em cima da mesa questões que os negociadores não dominam tecnicamente a Marinha faz essa assessoria técnica. Isso é um facto, mas sempre na perspectiva de não tomar opção mas, sim, de dar o seu parecer técnico.

E foi nesse sentido, como disse, que relativamente à AIP, que foi uma tecnologia muito desenvolvida no fim da década de 90 e princípios do século XXI, foi uma evolução grande, e esse foi, efetivamente, um elemento que a Marinha também considerou e que, não eliminando, de forma alguma, o concorrente francês, valorizou favoravelmente a opção técnica alemã.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr. Almirante, relativamente à opção que foi tomada quanto à aquisição destes submarinos, a questão que lhe coloco, porque me parece importante ter esta clareza na apreciação sobre estes equipamentos, é a seguinte: está a Marinha absolutamente satisfeita ou não com estes submarinos? Eles têm correspondido às necessidades da Marinha e, nessa medida, a opção foi acertada do ponto de vista da

utilidade que têm para a Marinha e, logo, para o País? Julgo que é importante ter uma resposta clara a esta pergunta.

No que respeita aos Pandur, quero colocar uma questão breve.

Do que disse há pouco — e julgo que a questão já terá sido colocada, mas, ainda assim, correndo o risco de a repetir, coloco-a de novo —, a Marinha não perdeu nenhuma capacidade não tendo à sua disposição estes veículos anfíbios, ou seja, não tinha anteriormente nenhuma alternativa que cumprisse estas capacidades. Não ter esta capacidade não diminui a capacidade da Marinha, por isso pergunto-lhe se considera prioritária, face a outras necessidades, a aquisição futura dos veículos Pandur.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, relativamente às Pandur, para começar pelo fim, de facto, não tinha esta capacidade e, portanto, diria que não a ganhou. Sobre se é absolutamente imprescindível... Não, porque já não tinha.

Sobre o porquê de ter incluído esta necessidade de aquisição, foi porque, como há pouco referi, é um elemento importante para a operação dos fuzileiros no desembarque e no apoio em terra, sobretudo na primeira fase, que é a missão fundamental dos fuzileiros. O que é que isso implica? É que, em operações de maior envergadura, temos de nos associar a países aliados ou amigos que tenham estes meios para poder concretizar esse tipo de operações.

Portanto, o melhor que posso dizer é que, realmente, neste momento, a minha principal prioridade, depois de termos satisfeito o fornecimento dos submarinos e das fragatas que estão a operar, é completar o programa

dos NPO e das lanchas de fiscalização costeira, que foi aquilo que ficou pendente.

Relativamente à questão dos submarinos, em termos de satisfação, tenho aqui ao meu lado o Comandante da Esquadilha de Submarinos, que, aquando da receção desses navios, devido ao infortúnio da morte, por doença, do Primeiro Comandante do Trident, assumiu o comando do navio e, portanto, andou em operações com esses navios. Por ser um submarinista muitíssimo experimentado e conhecedor do que eram os submarinos antigos, com muitas horas de navegação nesses submarinos antigos em imersão, é ele que me garante que estes são uns submarinos ótimos, pelo que estamos absolutamente satisfeitos com as suas capacidades e com as suas *performances*.

O Sr. **Presidente**: — Srs. Deputados, havendo inscrições para o efeito, passaremos agora a uma segunda ronda de perguntas, em que cada grupo parlamentar disporá de 5 minutos em tempo corrido, sem interrupções.

Assim sendo, cabe agora a vez de intervir ao Partido Socialista, pelo que dou a palavra ao Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Como demonstrou a primeira ronda, não se trata aqui de colocar questões sobre alguns dos aspetos que estão no centro do inquérito, ou seja, coisas do tipo como é que foram pagos à Espírito Santo Comercial vários milhões a título de comissões e porquê, em que circunstâncias e para onde é que foram transferidos.

Nenhuma dessas questões é pertinente em relação à chefia do Estado-Maior ou saber porque é que foram condenados por corrupção

indivíduos na Alemanha e quem corromperam em Portugal. Portanto, esse tipo de questões ninguém as formulou, e não por acaso.

Mas, em relação à questão da valia da correção contratual... Não tanto em relação à questão de saber se a capacidade submarina reforça o sistema de forças nacional ou não, porque esse é um ponto óbvio. Obviamente reforça, a questão está em saber se a opção é ou não feita conforme a lei e com a utilização de todos os métodos prudentiais que visam não impedir o erro, porque o erro é humano, mas limitar as possibilidades de que ele ocorra.

Nessa matéria, tudo está documentado: a comissão tem os relatórios confidenciais da comissão de avaliação das propostas e, no relatório de 2001, é-se muito claro ao dizer que as versões de submarinos com AIP têm vantagens operacionais muitíssimo superiores em comparação com as versões *fitted for* e básicas e que as versões *fitted for* são mais vantajosas do que as básicas. Isto é acentuado na página 249, mas anteriormente é explicado em detalhe, na página 246, onde se sublinha que é entendimento da comissão que a Marinha portuguesa deverá dispor de submarinos equipados com o sistema AIP.

Na sequência disso, até em 2003, no *Diário da República*, na página 8017, no ponto primeiro das conclusões da Resolução do Conselho de Ministros que tomou posição sobre as propostas, se sublinha que «Os submarinos com AIP têm um mérito operacional muito superior ao dos correspondentes submarinos básicos» e, depois, faz-se a ordenação no quinto ponto (considerações finais), em que esse aspeto é também acolhido, sublinhando-se que o «submarino na versão técnica com AIP proposto pelo GSC» estaria, em ordenação de mérito, no lugar n.º 1.

A questão está em saber como é que se passou dessa conceção para a conceção que o Sr. Almirante aqui nos traz sobre o AIP.

Vou ser obrigado a fazer as perguntas em sequência para, depois, obter resposta final e, portanto, vou deixá-las já formuladas.

Aquilo que foi fornecido foi um submarino básico ou como é que o caracterizaria? Porque isso seria a sétima proposta, não constante do cardápio do Conselho de Ministros. E porquê? Porque não consegui perceber isso da explicação fornecida.

Era só isto que queria perguntar, Sr. Presidente. Em relação aos outros pontos, temos respostas e documentação de suporte.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Deputado, esclareceu muito bem exatamente os desenvolvimentos relativos ao mérito atribuído ao AIP. E o que é o AIP? Talvez valha a pena aqui também explicar um pouco mais. O AIP permite que o submarino não tenha que vir à cota periscópica para fazer o *snorkel*, como qualquer mergulhador que usa *snorkel*, para poder pôr os motores de combustão interna a funcionar e a carregar as baterias.

Isso confere-lhe uma capacidade idêntica à dos submarinos nucleares, não tão grande como a de um submarino nuclear, mas dentro de um raio de ação com uma grande autonomia, em total imersão e, portanto, não faz indiscrições para carregar baterias. Nos submarinos convencionais da geração anterior essa era uma vulnerabilidade importante do ponto de vista tático, porque, sobretudo quando a zona está a ser patrulhada por aviões de patrulha marítima, é uma vulnerabilidade grande para qualquer submarino fazer *snorkel*.

Portanto, este AIP, que, no fundo, era *independent propulsion*, no modelo alemão assenta em células de hidrogénio, que é uma tecnologia que

já existia, provada e que se tem demonstrado como capaz e eficiente, enquanto que, no submarino francês, o projeto que existia era baseado na tecnologia dos nucleares, substituindo o reator nuclear por um sistema de combustão próprio, que, tanto quanto tenho sabido, e já o referi, não tem provado.

Era essa a percepção da Marinha portuguesa na valorização técnica.

Respondendo concretamente à pergunta do Sr. Deputado, os submarinos foram fornecidos com AIP e estão a operar com AIP.

Julgo ter respondido a tudo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Meireles.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Presidente, creio que vou de encontro a algumas das perguntas que já aqui foram feitas, mas talvez para desfazer alguns equívocos, porque, às vezes, estamos a explicar as coisas e há erros de percepção de parte a parte.

Aquilo que percebi do que o Sr. Almirante, muito bem, aqui nos expôs, foi o seguinte: na avaliação das propostas que era feita por uma comissão havia vários critérios. Um deles era o do mérito operacional, técnico e logístico, que é aquele que temos estado a discutir e que tem sido aqui alvo. Mas havia mais, como o custo da operação, o preço de aquisição, as contrapartidas, o plano da entrega e as condições de garantia. Aliás, estão expressos no *Diário da República*.

Mas o que lhe quero perguntar é o seguinte: no que toca ao mérito operacional técnico e logístico das propostas dos dois submarinos em causa — enfim, não são os submarinos, são os concorrentes, mas vamos, para simplificar, dizer entre os submarinos franceses e os submarinos alemães

—, aquilo que percebi do que o Sr. Almirante nos disse é o seguinte: as duas eram aceitáveis, nenhuma devia ser eliminada.

Mas, olhando apenas a este critério, que não é o único a ser considerado, mas é o único que foi avaliado exclusivamente pela Marinha, os dois não têm mérito equivalente ao contrário do que aqui foi dito. E eu cito o Sr. Almirante, que disse que, não eliminando o concorrente francês, valorizou favoravelmente o concorrente alemão. Ou seja, os dois submarinos são possíveis, cumprem os limites mínimos, mas fazendo uma valoração técnica, o submarino proposto pelos alemães é melhor ou é, pelo menos, ligeiramente melhor do que o francês. É isto que tem dito e é isto que é importante que fique aqui presente, porque, será porventura impressão minha, mas já me tem parecido ouvir dizer o contrário.

Em segundo lugar, em relação ao sistema AIP, aquilo que também nos diz é que o submarino alemão era melhor porque apresentava um sistema AIP que já estava testado, já estava experimentado; o outro era um projeto, era experimental, ou seja, não sabíamos como é que ele iria funcionar na realidade. Aliás, voltava a perguntar-lhe se, neste momento, já sabemos como é que ele funcionou na realidade e se é ou não verdade, como foi já noticiado, que estes submarinos franceses apresentaram, na prática, alguns problemas, que, designadamente a Marinha chilena teve oportunidade de verificar em primeira mão.

Por último, e também para desfazer algum mal-entendido que possa aqui perdurar, pareceu-me, em determinados momentos, que estaria a ser aqui criada a ideia de que as contrapartidas foram uma vicissitude contratual que apareceu num determinado momento, designadamente no momento em que o concurso foi alterado de três submarinos para dois.

Ora, com certeza percebi mal, pelo que vou ter de lhe pedir que me confirme o *Diário da República*, o que não deixa de ser um pouco estranho.

Mas, em todo o caso, gostava que me confirmasse que as contrapartidas neste processo concursal e neste contrato, como, aliás, em muitos outros de aquisição de meios militares, estavam previstas desde o início e estavam já há bastante tempo a serem discutidas quando um governo, cerca de dois anos e meio ou três anos depois do lançamento deste concurso, entrou em funções já este processo ia avançado e muito.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Frago**: — Sr.^a Deputada, efetivamente, para ser claro, a Marinha valorizou, em primeiro lugar, o submarino alemão, para ser mais claro a última proposta alemã. Não é a história anterior, é a última versão, aquela que ambos os concorrentes aceitaram, a *best and final offer*. Foi sobre essa que a Marinha se pronunciou nessa fase, tendo valorizado preferencialmente a proposta alemã, pelas razões que já foram aqui invocadas, incluindo também as questões de ordem logística e, enfim, várias outras.

Relativamente ao processo de contrapartidas, naturalmente que estes processos de contrapartidas eram uma obrigação legal para contratos acima de, se não estou em erro, 5 milhões de euros. Portanto, estavam — e é desejável que assim seja, na minha opinião... Isso agora já não é... É uma questão de Marinha, mas, enfim, é opinativo, e vale o que vale.

Mas, obviamente que um contrato de contrapartidas, como qualquer outro contrato ligado ao contrato de aquisição, tem todo o sentido ser negociado em paralelo. Embora sejam contratos separados, tem de ser negociado em paralelo, porque quando isso não acontece, uma vez assinado o contrato de fornecimento do bem em causa, depois a margem comercial é muito pequena.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Não estava a contar intervir na segunda ronda, mas as intervenções dos Deputados da maioria obrigam a uma intervenção para clarificação.

E eu queria que a Marinha fosse muito clara e deixasse claro nesta Comissão quem é que tomou a decisão da escolha do equipamento. Porque quem decide se se compra um *Ferrari* ou um *Mercedes* não é a Marinha, quem decide é o poder político. E eu queria que o Sr. Almirante, por favor, deixasse isso claro.

A ideia que está a transparecer é no sentido de retirar a responsabilidade da escolha do consórcio alemão para uma opção da Marinha, e não é o caso. Não é essa a nossa convicção.

Por favor, Sr. Almirante, responda a esta questão para esclarecer a maioria parlamentar, porque a opção de escolher aquele submarino em concreto não foi da Marinha. A Marinha deu o seu parecer técnico.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Claro!

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — O que fica mais caro ou mais barato, o que foi ou não negociado, as vicissitudes da alteração do preço, em que, primeiro, o preço mais barato era o francês e, depois, aquando da *best and final offer*, passou a ser o do consórcio alemão, isso tem a ver com negociações que ultrapassam a Marinha e é para outras audições. É isso que queria deixar claro nesta audição, ou seja, queria que o Sr. Almirante deixasse isso claro.

Da vossa parte, houve pareceres e informação técnica que a Marinha fez, e muito bem, relativamente ao que lhe foi solicitado, respondendo à sua obrigação, e deu parecer; depois, quem toma a decisão final é o poder político. Isso para nós é claro, pelo que, ao fazer-lhe a pergunta, queria que deixasse isto claro.

Efetivamente, o que percebemos desta audição foi que a Marinha deu o *ok* relativamente a duas opções, com aquilo que o Sr. Almirante disse, ou seja, com as capacidades e a abrangência de resposta que aqueles equipamentos dariam e com as limitações que cada um tem.

Depois, quem escolheu e quem procedeu à revisão e alteração dos preços e à negociação das contrapartidas não foi a Marinha. Pedia-lhe que fizesse esse esclarecimento porque há aqui a ideia de que foi a Marinha que tomou a decisão final e não me pareceu isso da sua intervenção, pelo que queria até salvaguardar a Marinha desse ónus.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Almirante, para responder.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, efetivamente, como disse, a Marinha pronunciou-se, deu a sua informação técnica sobre as propostas que estiveram em causa depois da *best and final offer*. Portanto, deu uma valorização técnica — técnica, repito — que tinha em primeiro lugar o submarino de proposta alemã e em segundo lugar o francês. No entanto, não excluiu nenhuma das hipóteses. É evidente que a decisão final é sempre do poder político.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado João Semedo.

O Sr. **João Semedo** (BE): — Sr. Presidente, uma pergunta breve apenas para precisar um pouco melhor as funções do Sr. Almirante na altura, quando trabalhava como assessor no Ministério da Defesa, entre 2002 e 2004.

O Sr. Almirante deixou claro que não tinha participado em aspetos negociais, contratuais, neste processo. Queria apenas perguntar se a decisão tomada pelo Governo o surpreendeu.

O Sr. **Presidente**: — Queira responder, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Não, não me surpreendeu, mas também não me surpreenderia se fosse outra a opção, porque desconhecia todos os elementos que estavam a ser negociados. Como disse, havia muitos outros elementos, além do mérito técnico e logístico, que estavam a ser avaliados e eu, como disse e repito, não estive envolvido neste caso dos submarinos, mas era conhecedor da posição técnica da Marinha em relação à avaliação de mérito técnico e logístico, portanto da valorização que punha em primeiro lugar o submarino alemão. Portanto, nesse sentido, poderia dizer que não me surpreendeu, mas também não tinha a certeza de que essa fosse a realidade.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr. Presidente, muito brevemente, em primeiro lugar, acho que era importante que ficasse claro — e não ouvi isto de nenhum dos intervenientes — que a decisão quanto à aquisição de equipamentos militares não é dos militares. Não, é uma decisão dos decisores políticos, que representam o Estado num processo no qual está

também perfeitamente claro e definido de quem são as responsabilidades em cada fase e de que forma é que cada um dos intervenientes participa. A decisão final é do Governo e a Marinha, como, aliás, o Sr. Almirante teve ocasião de descrever, de forma até bastante detalhada, presta assessoria técnica, contribui com a sua opinião técnica, sendo que, à cabeça, contribui também com a identificação das necessidades. Mas a opção é clara, é legítima e está muito bem definida.

Portanto, este esclarecimento, francamente, não lho peço, porque me parece evidente, mas, ainda assim, Sr. Almirante, há uma questão que lhe coloco e que tem a ver com esta fase do processo designada por *best and final offer*.

Em primeiro lugar, pergunto se é esta é uma fase normal neste tipo de processos ou se foi algo absolutamente extraordinário, inédito e pouco claro. A mim, não me parece, e, desde logo, a *best and final offer* foi aceite pelos concorrentes em causa.

Neste âmbito, peço também que esclareça — o que já fez, de algum modo, até mais do que uma vez, mas neste encadeamento é pertinente eu recolocar a questão — o seguinte: nesta versão final das propostas, na fase da *best and final offer*, o submarino que foi considerado em primeiro lugar, do ponto de vista técnico, pela Marinha foi a proposta alemã e não a francesa?

Do ponto de vista financeiro, ainda que não fosse um elemento relativamente ao qual a decisão da Marinha pesasse, seguramente que o Sr. Almirante não o ignora, pelo que lhe pergunto: do ponto de vista financeiro, qual era a proposta mais vantajosa nesta fase final? Era também a alemã ou era a francesa?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Efetivamente, começando pela *best and final offer*, diria que é um processo negocial normal. Quando há vários concorrentes e quando o processo se alonga, se todos estiverem de acordo, como foi o caso, pode sempre acontecer, julgo eu. Não sou perito em contratação, mas já o vi várias vezes.

O que aconteceu de novo neste processo e levou a que os concorrentes fossem convidados a uma *best and final offer* foi que houve uma alteração em relação ao que estava em concurso. Concretamente, como já referi, houve uma evolução tecnológica, portanto, houve ajustamentos à proposta do ponto de vista tecnológico, e também houve uma opção do Governo de então no sentido de entender que não havia condições para fazer a aquisição de três submarinos. Portanto, pôs à consideração dos concorrentes uma *best and final offer* nestas condições, o que eles aceitaram e fizeram as suas propostas, que foram, do ponto de vista técnico, digo-o mais uma vez, avaliadas pela Marinha.

A questão financeira não esteve em cima da mesa da parte da Marinha, não foi avaliada. Mais tarde, vim a saber — não estive envolvido no processo contratual, mas vim a saber — que a proposta alemã era mais favorável.

Como disse, apostaram tudo em dois submarinos e esqueceram o terceiro. Se a opção fosse pelos dois submarinos alemães, para um terceiro submarino iria ser mais caro, enquanto que, basicamente, pelo que soube, a proposta francesa teria sido mais conservadora no sentido da proposta inicial.

Mas, como disse, não tive conhecimento concreto, não participei nos elementos concursais, não tive envolvimento direto e, portanto, o que sei é de informação posterior.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, basicamente, queria perguntar ao Sr. Almirante se era possível reunir e enviar à Comissão a documentação técnica em que se fundou a alteração de juízo sobre a mais-valia das propostas A e B.

Porquê? Porque na página 247 do relatório de avaliação das propostas, elaborado em 2001, diz-se literalmente: «de acordo com o juízo da Comissão, as mais-valias apontadas à proposta da DCNI tornam-na globalmente mais favorável do que a proposta do GSC.» E porquê? Ambas as propostas tinham boa qualidade técnica do ponto de vista das especificações e da aptidão para o desempenho das missões, mas havia que dar relevo aos argumentos económico-financeiros e industriais e, portanto, ter em conta o preço inferior, em cerca de 18,5 milhões de euros; menores custos de operação anuais dos equipamentos; menores custos médios de manutenção anual, com reflexo ao longo da vida útil dos submarinos; a substancial diferença entre as duas propostas no que toca ao fator contrapartidas, coisa que, aliás, sobreviveu e ainda encontra eco na resolução do Conselho de Ministros de 2003, no ponto anterior às conclusões, em que se sublinha que a proposta da DCNI é superior à da GSC nos custos de operação e manutenção nas contrapartidas oferecidas.

Portanto, o que é que aconteceu realmente? Onde é que está a documentação que explica o *switch*? Ela não se funda no vazio, temos de encontrar os vários *links* e ver qual é o *link* que há entre este relatório de 2001, página 247 e seguintes — na qual, aliás, depois se computam outros fatores, 1, 2, 3, 5 e 6 e outros —, e o relatório em que se baseou a decisão do Conselho de Ministros de 2003.

Esse é o ponto fundamental, que julgo que não resulta ainda claro das declarações mas que resultará totalmente claro enviando-se a documentação técnica respetiva.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Almirante.

O Sr. Almirante **Luís Macieira Fragoso**: — Com certeza, Sr. Deputado. Irei providenciar a documentação que requer. Não tenho mais nada a acrescentar.

O Sr. **Presidente**: — Não havendo mais inscrições, damos por terminados os nossos trabalhos por agora.

Em nome da Comissão, de todas e de todos os Deputados, agradeço ao Sr. Almirante a sua presença e a forma direta, clara e detalhada como respondeu a todas as perguntas que lhe foram feitas.

Os nossos cumprimentos, Sr. Almirante, bem como aos Srs. Oficiais que o acompanham, em particular ao Sr. Chefe de Gabinete, cuja colaboração nesta matéria específica, como o Sr. Almirante referiu, pela experiência que tem, terá sido de grande relevância.

Retomaremos os nossos trabalhos às 15 horas, para ouvirmos o Sr. Chefe do Estado-Maior da Força Aérea.

Está suspensa a reunião.

Eram 12 horas e 58 minutos

O Sr. **Presidente**: — Sr.^{as} e Srs. Deputados, está reaberta a reunião.

Eram 15 horas e 8 minutos.

Srs. Deputados, vamos iniciar a segunda audição do dia de hoje. Como sabem, temos connosco o Sr. Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General José Araújo Pinheiro, a quem cumprimento e agradeço, exatamente como fiz aos outros Chefes do Estado-Maior, a disponibilidade imediata para, num curtíssimo espaço de tempo, vir a esta Comissão ajudar-nos a compreender estas matérias.

Sr. General, também à semelhança do que fiz nas outras audições, quero dizer-lhe que o objetivo da Comissão ao pedir aos Chefes do Estado-Maior para aqui virem prestar depoimento, uma vez que estamos a falar de contratos de equipamento militar, das suas razões e até das contrapartidas envolvidas, é que nos ajudem um pouco a compreender a razão de ser destes contratos, inclusivamente a utilidade estratégica e do ponto de vista da Defesa deste mesmo equipamento. Portanto, foi este o espírito da Comissão ao decidir começar os seus trabalhos ouvindo os chefes militares.

Sr. General, cumprimentando-o, bem como aos oficiais que o acompanham, gostaria de dizer-lhe que, querendo, poderá fazer uma pequena introdução. Já me fez saber que não trouxe uma intervenção escrita mas, se quiser, poderá fazer uma pequena introdução, após o que passaremos às rondas de perguntas por parte dos Srs. Deputados.

Sr. General, muito obrigado pela sua presença. Tem a palavra.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro** (Chefe do Estado-Maior da Força Aérea): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Srs. Deputados, começo por agradecer a oportunidade de estar perante VV. Ex.^{as} para falar sobre os programas de aquisição de material militar.

Aproveito também para apresentar as pessoas que me acompanham: o Sr. Coronel Lobão, que tem acompanhado, particularmente na área financeira, tudo aquilo que tem a ver com os processos de aquisição militar; e a Capitã Sílvia Silva, que é a minha ajudante de campo.

Como o Sr. Presidente disse, não trago uma intervenção escrita, pelo que começo por explicar um pouco o que é a nossa Força Aérea hoje.

A nossa Força Aérea é uma Força Aérea pequena, que considero ter as suas capacidades equilibradas e ser capaz de cumprir a generalidade das missões que lhe estão atribuídas.

Naturalmente, para sermos hoje uma Força Aérea pequena, equilibrada e capaz quer dizer que fomos capazes, ao longo dos anos, de planear, projetar, programar e cumprir um programa razoável de construção: em primeiro lugar, a definição e identificação de lacunas; estudar opções para colmatar essas lacunas; propor superiormente as opções que entendíamos mais adequadas; e, naturalmente, conseguindo justificar o nosso caso, levando a que as várias tutelas políticas com que, ao longo dos anos, temos trabalhado concordassem com os projetos e que, de algum modo, apoiassem esta construção de capacidades da Força Aérea.

Temos também uma grande preocupação na execução dos programas. De resto, as boas práticas da Força Aérea neste aspeto poder-se-ão ilustrar pelo grau de execução não só dos programas previstos na Lei de Programação Militar como da própria Lei de Programação, que, de uma maneira geral, ao longo dos anos, tem tido uma taxa de execução muito, muito aceitável. Isso permite que, hoje, os programas aprovados e que estão em curso estejam a decorrer com alguma normalidade, estando a chegar ao seu termo dentro daquilo que nós esperamos, tendo em consideração as necessárias adaptações que, ao longo de todos estes processos, que são complexos, têm de ser implementadas.

Desde sempre, em todos estes programas a Força Aérea tem uma participação ativa, na definição dos requisitos operacionais, na definição dos requisitos técnicos e na definição dos requisitos logísticos que propõe à tutela para, depois, submeter os concursos que entenda adequados. Temos também uma participação ativa no acompanhamento de todos os processos, seja através da participação junto dos fabricantes ou dos fornecedores, onde temos frequentemente equipas técnicas, seja na colaboração em todos os grupos de trabalho e em todos os processos que levam à concretização dos programas.

Em relação aos programas elencados por esta Comissão, estamos a falar, essencialmente, de quatro, referentes ao helicóptero EH-101, ao avião C-295, ao avião P-3C e ao F16.

De forma muito sucinta, diria, em relação ao helicóptero EH-101, que foi um helicóptero adquirido para substituir a frota do SA-330 Puma, cujo contrato foi assinado em 1970. Esta frota ainda esteve destacada em África em operações militares, mas, ao fim de 32 anos, apresentava já alguma vetustez, não só em termos das máquinas propriamente ditas como também em termos das suas capacidades.

O helicóptero Puma cumpriu a sua missão de forma exemplar mas, ao fim de 32 anos, e considerando a nossa área de responsabilidade de busca e de salvamento aéreo e também de busca e de salvamento marítimo, tinha grandes limitações, desde logo o facto de só poder operar de dia, de só poder fazer evacuações de navios durante o dia. Tinha, portanto, um alcance relativamente limitado, o que fez com que tivesse sido proposta a substituição deste helicóptero. De acordo com os procedimentos lançados, a tutela optou pela aquisição do EH-101.

Neste momento, temos uma frota de 12 helicópteros, sendo que 10 estão especificamente equipados para busca e salvamento, transporte aéreo

tático e evacuação aeromédica e 2 têm equipamentos adicionais para uma intervenção na área do sistema de fiscalização de pescas, que é um programa que teve a participação da União Europeia.

Em relação ao C-295, trata-se de um avião bimotor, de fabrico europeu — inicialmente da CASA, agora da Airbus Military —, que substituiu o C-212 Aviocar.

O C-212 foi também adquirido no fim da guerra colonial — os primeiros aviões chegaram a Portugal em 1974, mas a compra foi feita antes. Era um avião bimotor, adquirido para substituir o velho *Noratlas*, e que ao fim de cerca de 30 anos tinha grandes limitações. Particularmente, a grande limitação do C-212 era o alcance e a capacidade de carga: considerando o nosso espaço estratégico e a sua descontinuidade, por exemplo, o C-212 não conseguia voar direto, tinha de levar tanques especiais para conseguir chegar à Madeira. Era um avião que estava gasto.

Já mais recentemente, adquirimos dois aviões especificamente equipados para a fiscalização das pescas e substituímos essa frota pelo C-295. Recebemos os primeiros aviões em 2008 e temos agora 12, sendo que 7 são de transporte aéreo tático, de busca e salvamento e de evacuação aeromédica e 5 que fazem também esta missão mas que têm equipamentos próprios para fazer vigilância marítima.

Em relação ao programa relativo ao P-3, tínhamos cinco aviões P-3P que foram recebidos pela Força Aérea Portuguesa em 1998, aviões que foram comprados à Austrália em segunda mão e modificados. Eram aviões fabricados nos anos 60 — julgo que o ano de fabrico era 1968 —, pelo que a Força Aérea, em determinada altura, teve necessidade de fazer uma extensão da vida de fadiga destes aviões. Os aviões estavam com muitos anos de operação e com problemas estruturais, por isso foi equacionado fazer a extensão da vida destes aviões.

Acontece que, quando se estudou o programa, se chegou à conclusão de que era mais caro, ou de que não era economicamente interessante, estar a fazer um programa de extensão de vida destes aviões e a atualização de equipamentos quando havia equipamentos em segunda mão no mercado que seriam economicamente vantajosos.

Assim, no contrato assinado em 2005, comprámos cinco aviões à força aérea holandesa, versão P-3 Charlie, que foram construídos no fim da década de 80, se não me engano, e modificámos esses aviões para os padrões atuais das operações.

De relevar que este avião P-3, para além de ter uma missão puramente militar e que tem a ver com a luta antissubmarina, com as operações em ambiente ar/mar, antissuperfície, tem também hoje umas capacidades extremamente relevantes na área do ISR (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*), estando extremamente bem equipado nessas vertentes.

Também no que diz respeito à nossa responsabilidade de busca e salvamento, o P-3 é o avião que consegue, com alguma capacidade, o que nos dá muita confiança, cobrir toda a nossa área de busca e salvamento. É um dos aviões a hélice mais rápidos e que, pelo alcance, pelos sensores e pela autonomia que tem, garante a cobertura de toda a nossa área de busca e salvamento, como foi demonstrado há um mês ou dois, quando tivemos de prestar assistência a um veleiro que estava praticamente em Cabo Verde. Portanto, como eu disse, este avião consegue cobrir toda a nossa área de busca e de salvamento.

O helicóptero EH-101, embora tenha um extraordinário alcance, não tem, naturalmente... Só para lhes dar uma ideia, Srs. Deputados, a nossa área de busca e salvamento são cerca de 6 milhões de km², cerca de 60 vezes a área do nosso território continental, uma área descontínua, imensa,

uma das maiores áreas de busca e salvamento do mundo, o que implica que tenhamos também de ter capacidade para garantir a nossa soberania e a nossa presença nessa área.

Em relação aos F16, os primeiros 20 foram adquiridos em 1990 para nos darem uma capacidade que não tínhamos. Eu diria que desde os anos 50 não tínhamos uma capacidade de defesa aérea credível.

Nessa altura, a nossa soberania no espaço aéreo era feito com o A-7 Corsair, que, sendo um avião de ataque ao solo, não tinha condições, e, infelizmente, houve muitas missões em que víamos o avião passar mas não conseguíamos chegar até ele. Portanto, tínhamos essa lacuna, que foi identificada e que teve aceitação pela tutela. Assim, em 1990, adquirimos 20 caças F16 novos na versão Block 15 OCU (*Operational Capability Upgrade*), que era uma versão equivalente à utilizada, na altura, pelos nossos aliados europeus, que hoje fazem parte, connosco, do *Multinational Fighter Program*, sendo um avião muito vocacionado para a defesa aérea.

Entretanto, nessa altura, tínhamos capacidade de defesa aérea, com os F16, e de ataque ao solo, com o A-7. O A-7 começou a ficar obsoleto e, mais tarde, houve a proposta de se adquirirem mais F16 para substituírem as capacidades do A-7.

Com esta segunda aquisição veio também o alinhamento com os nossos parceiros europeus, com os cinco países de quem somos aliados em todo este processo do F16, e comprámos também os *kits* de modificação e de *upgrade* dos aviões. Portanto, na segunda esquadra, recebemos, ao abrigo do *Excess Defense Articles*, material excedentário das forças armadas americanas, 25 fuselagens para fazer 20 aviões modificados (as outras 5 fuselagens serviriam para usar algumas peças).

Esses aviões foram recebidos a título gratuito, sendo que Portugal teve de pagar o transporte e os *kits* de modificação.

Esse projeto de modificação dos 20 aviões, que normalmente designamos como segunda esquadra, foi feito em parceria com a OGMA. Houve um contrato com a Lockheed e transferência tecnológica para a OGMA. O primeiro avião foi feito com assistência da Lockheed, sendo que, a partir daí, foi tudo feito na OGMA, que, depois, em conjunto com a Força Aérea, fez a modificação destes 20 aviões; a partir de 2001 foi autorizada também a modificação dos 20 aviões originais.

Portanto, modificámos 40 aviões na OGMA, e a Força Aérea, porque tem a preocupação de garantir que o que tem é o que precisa, chegou à conclusão de que não tinha necessidade de ter 40 aviões, pelo que disponibilizou nove aviões para alienação. Assim, estes nove aviões foram alienados à Roménia, num total de 12, ou seja, é um contrato em que vêm três aviões dos Estados Unidos para fazer o *package* de 12. A Força Aérea vai manter 30 aviões todos com o mesmo padrão de MLU (*Mid Life Update*).

Sr. Presidente e Srs. Deputados, fiz um rápido apanhado dos projetos que a Força Aérea tem em mãos. Gostaria só de salientar que o projeto de modificação do F16 terminou em dezembro de 2013, com a entrega do último avião. Os aviões P-3 estão todos entregues e estamos na fase final contratual. Quanto ao EH-101 e ao C-295, os projetos estão a decorrer com toda a normalidade. A Força Aérea está extramente satisfeita com os meios e com as capacidades que tem.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. General. De facto, não nos trouxe uma intervenção escrita, mas esta ficará em ata e será, seguramente, pelo seu detalhe, uma intervenção relevante para os Srs. Deputados e uma boa base para o esclarecimento do objeto desta Comissão.

Seguem-se, agora, as rondas de perguntas, que são rotativas, ou seja, em cada audição é sempre um partido diferente, em relação à audição anterior, que inicia as perguntas. Esta ronda será iniciada pelo CDS-PP, através da Sr.^a Deputada Cecília Meireles.

Informo ainda que, na primeira ronda, os Srs. Deputados dispõem de 10 minutos que utilizarão livremente, ou seja, poderão fazer, durante esse tempo, não uma única mas várias perguntas, a que o Sr. General irá respondendo; na segunda ronda o tempo para as perguntas é contínuo; se houver uma terceira ronda, agruparemos as perguntas dos Srs. Deputados, a que será dada uma resposta global.

Sr.^a Deputada Cecília Meireles, tem a palavra.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Presidente, queria começar por cumprimentar o Sr. General, bem o Sr. Coronel Lobão e a Sr.^a Capitão Silva, que o acompanham.

Em jeito de explicação, aquilo que tentei fazer esta manhã com o Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada, e que tentarei também fazer agora, em primeiro lugar — e sem prejuízo de, depois, entrarmos em questões concretas de cada um dos programas, de cada um dos contratos e dos contratos de contrapartidas que são colaterais —, é perceber qual a necessidade que Portugal tem deste equipamento adquirido.

Nesse sentido, queria agradecer-lhe a sua exposição inicial, que serviu já para responder a muitas das perguntas que eu tinha para colocar-lhe, porque, desse ponto de vista, foi bastante concisa mas, ao mesmo tempo, bastante pormenorizada e esclarecedora.

Desta forma, vou colocar-lhe algumas perguntas, porventura, com um encadeamento menos lógico do que aquele que eu tinha pensado mas

que visam colmatar aquilo a que o Sr. General ainda não respondeu ou que eu não consegui captar da sua intervenção.

Em relação aos helicópteros EH-101 creio que foi suficientemente esclarecedor, quer sobre a sua necessidade, quer sobre o tipo de missões que são capazes de realizar, quer sobre o material que vieram substituir.

Passamos, então, ao programa de aquisição das aeronaves C-295. Já nos esclareceu — e peço-lhe que confirme — sobre o tipo de material que elas visavam substituir, um material que tinha cerca de 30 anos e que datava do fim da guerra colonial. O que eu gostava de lhe perguntar, porque creio que essa parte poderá ser um bocadinho mais desenvolvida para percebermos, é o seguinte: qual é a necessidade de a nossa Força Aérea ter este tipo de equipamento? Ou seja, explicou-nos que o material que possuíamos na altura não tinha autonomia para conseguir voar por todo o território nacional — creio que para chegar à Madeira existiam algumas dificuldades — e que tinha algumas limitações. Então, que tipo de missões era suposto este material realizar?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General José Araújo Pinheiro.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, o C-295 é um avião utilizado primeiramente em missões de busca e salvamento.

A missão de busca e salvamento marítimo tem uma componente complexa de planeamento. Normalmente, é executada desta forma: o helicóptero EH-101 tem uma determinada velocidade, demora um determinado tempo a chegar a um navio ou a um sinistrado, porque, por exemplo, pode tratar-se de um avião que caía no mar — Deus queira que

não aconteça —, por isso, geralmente, o C-295 sai sempre à frente; chega lá primeiro e vai coordenando, vai estabelecendo comunicações com o navio, vai coordenando com o próprio comandante do navio qual é o rumo que deve seguir, consoante os ventos e o estado do mar, e vai fazendo o *relais* de comunicações entre o navio e o helicóptero. Deste modo, quando o helicóptero chega todo o cenário está preparado para que a missão de extração de um ferido, por exemplo, seja feita com a maior rapidez possível. Ora, isto permite-nos estender ao máximo o alcance do EH-101. Por exemplo, há relativamente pouco tempo, tivemos uma missão a 700 km das Lajes, durante a noite.

Portanto, o C-295 tem, nesta missão de busca e salvamento, uma intervenção fundamental, que é facilitar a vida do helicóptero e fazer com que as coisas sejam mais rápidas. Enquanto o helicóptero se aproxima do navio de onde vai ser extraído um ferido é-lhe indicado para onde é que ele deve seguir para lhe facilitar a missão. Esta é uma das suas missões fundamentais.

Temos permanentemente destacados um C-295 na Madeira, em Porto Santo, e um outro C-295 nos Açores, nas Lajes. Todas as evacuações aeromédicas e interilhas são garantidas por estes aviões, que estão de serviço 24 horas por dia, 365 dias por ano. Portanto, todas as evacuações aeromédicas entre Porto Santo e a Madeira ou no arquipélago dos Açores, repito, são garantidas por estes aviões. Naturalmente, a Sr.^a Deputada poderia dizer que há outro tipo de aviões que o poderia fazer, mas, hoje, por exemplo, o EH-101 tem um alcance superior àquele que teria o Aviocar, que foi substituído por este avião.

Há também uma questão económica. A nossa descontinuidade territorial obriga-nos a manter um sistema de sustentação quer em Porto Santo, na Madeira, quer nos Açores. Ora, este C-295 permite-nos operar e

fazer esses voos de sustentação na nossa componente territorial de forma muitíssimo mais económica do que utilizando um C-130. Hoje só levamos o C-130 até à Madeira ou até aos Açores quando a carga nos obriga a levar um avião mais pesado ou quando os tripulantes têm de treinar e têm de lá ir, porque sempre que podemos utilizamos o C-295.

Este avião é usado também no treino das forças terrestres — os paraquedistas, por exemplo, têm de treinar os lançamentos —, sendo que com o C-295 conseguimos levar mais do que o dobro das pessoas que levaríamos com o Aviocar, basicamente com um custo, em termos de consumo de combustível, semelhante.

Portanto, na missão militar, seja no transporte aéreo tático militar, seja na missão de busca e salvamento, seja no apoio a paraquedistas, hoje, com o C-295 temos mais capacidade e uma capacidade mais moderna. Com as missões de vigilância marítima temos também maiores capacidades para monitorizar o que se passa na nossa área de interesse estratégico e na nossa área de soberania. Assim, em todas as áreas de missão que eram cobertas pelo Aviocar, em alguns casos com algumas limitações, hoje temos possibilidade de garantir capacidade acrescida por um custo sensivelmente igual, se considerarmos o custo de combustível por hora de voo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra a Sr.^a Deputada Cecília Meireles.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. General, já me esclareceu, contudo, ainda sobre estas aeronaves, gostaria que me explicasse qual seria a consequência de não ter havido estes programas. Creio que esta Comissão poderá servir para fazer esse exercício, se bem que não seja esse o seu

objeto principal, até porque temos assistido a uma discussão grande na sociedade portuguesa sobre a necessidade, ou não, de termos equipamentos militares e, em alguns casos, até sobre a necessidade da existência da Força Aérea, da Armada e do Exército. Creio que poderá ser interessante as pessoas perceberem que isto não é uma bizzarria, nem um capricho, é uma necessidade de qualquer Estado soberano, pelo que será importante ouvir os responsáveis e ouvir quem percebe do assunto.

O que lhe peço é que faça o seguinte exercício, um pouco contrafactual: em que estado estaria a Força Aérea Portuguesa se estes programas não tivessem sido levados a cabo?

Em relação aos contratos, disse-nos que as primeiras aeronaves foram recebidas em 2008 e que temos agora 12, pelo que lhe pergunto qual é a data da decisão de contratar e qual é a data do contrato.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. General José Araújo Pinheiro.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, a decisão de contratar esses aviões foi tomada a 5 de agosto de 2005.

Eu diria que se não tivéssemos adquirido o EH-101 e o C-295, hoje, provavelmente, sentiríamos grandes dificuldades em ter um sistema de busca e salvamento com a capacidade de resposta que, pelos nossos compromissos e como Nação soberana e independente, devemos ter. É que o SA-330 Puma, Sr.^a Deputada, ao fim de 32 anos de bons serviços, começava a ter problemas de corrosão, problemas estruturais, começa a haver dificuldade em encontrar alguns equipamentos de substituição e tinha as limitações operacionais que referi há pouco. Julgo que hoje dificilmente

se pode aceitar que, caso haja uma emergência num navio durante a noite, tenha de se dizer a alguém que tem de esperar 12 horas para sair.

Com o C-295 aconteceria praticamente a mesma coisa, porque os nossos Aviocar foram os primeiros a serem exportados pela fábrica. Poder-se-á questionar hoje porque é que os comprámos, mas na altura em que os comprámos ninguém nos vendia material, ainda foi numa altura em que ninguém nos vendia nada. Portanto, comprámos estes aviões para substituir os velhos Noratlas e os Dakotas, que estavam na Guerra do Ultramar com grandes dificuldades, e estes aviões, embora tendo sido beneficiados ao longo dos anos, estavam também em fim de vida em termos de utilização de missão e de sustentação. Mas havia outro problema: se tivéssemos comprado o EH e não tivéssemos o Aviocar teríamos de fazer missões, que são hoje economicamente exequíveis com o C-295, com o P-3 ou com o C-130, com custos de operação muito superiores.

O Sr. **Presidente**: — Quer prosseguir, Sr.^a Deputada Cecília Meireles?

A Sr.^a Cecília Meireles (CDS-PP): — Quero, sim, Sr. Presidente, mas já não tenho mais questões sobre esta aeronave, quero prosseguir, agora, com perguntas sobre a aeronave P-3 Orion.

Fazendo a distinção deste equipamento, o Sr. General já nos explicou quer a missão quer as consequências de não dispormos deste equipamento e que as P-3 (penso que posso referi-las assim) têm como objeto fazer quer missões puramente militares, quer as chamadas *Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*, quer missões de salvamento.

Desta forma, gostaria que especificasse um bocadinho melhor cada um destes objetos e, também, que fizesse o exercício que já lhe pedi em

relação às outras aeronaves, isto é, gostaria que nos dissesse como é que estaria a Força Aérea Portuguesa se não tivéssemos procedido a esta substituição, que, tanto quanto explicou, se refere também a equipamentos já dos anos 60 e que estavam no fim de vida.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General José Araújo Pinheiro.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr.^a Deputada, os P-3 antigos que tínhamos estavam a precisar de uma grande intervenção ao nível das suas estruturas, porque precisavam de estender, como costumamos dizer, o potencial de voo que tinham disponível, e essa era uma intervenção cara.

A aquisição dos novos aviões tem a ver, fundamentalmente, com um estudo custo/eficácia. Se não tivéssemos essa capacidade, Sr.^a Deputada, como eu disse há pouco, em termos puramente militares não tínhamos capacidade para saber, com as condições que hoje temos, o que é que se passa na nossa área de soberania.

O P-3 é um meio aéreo que foi desenvolvido para ser um avião de patrulhamento marítimo e que na sua origem foi desenvolvido especificamente para ser um avião de luta antinavio e também de luta antissubmarina.

Portanto, é um avião que, se não tivéssemos esta capacidade, provavelmente o nosso espaço era devassado sem sabermos, digamos assim. Há aqui uma questão de afirmação de soberania de um país — se queremos reclamar soberania temos de ter capacidade para a fazer exercer.

Em termos das outras missões, das ISR, Sr.^a Deputada, este avião foi utilizado com extremo sucesso durante a operação Manatim — quando

lançámos esta operação para eventual resgate este avião foi utilizado com extremo sucesso. Estes meios têm também sido utilizados em colaboração com as forças de segurança — peço desculpa por não entrar muito em detalhe, porque, julgo, não é conveniente — em todo o tipo de vigilância de atividades ilícitas na nossa área de interesse.

Se não tivéssemos essa capacidade, como eu disse há pouco, eventualmente, haveria menos capacidade de Portugal afirmar a sua soberania e garantir que é um País soberano de facto.

Espero tê-la esclarecido, Sr.^a Deputada.

O Sr. **Presidente**: — Queira continuar, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Em relação ao equipamento que foi de facto adquirido, disse-nos: «nós adquirimos equipamentos em segunda mão, que eram da força aérea holandesa e, depois, transformámo-los.»

O que lhe pergunto é que modificação ou transformação foi esta, como é que ela foi feita e de que maneira isso estava previsto no contrato.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr.^a Deputada, a força aérea holandesa tinha 13 aviões P-3 Orion, que decidiu alienar, tendo Portugal adquirido cinco e a Alemanha os outros oito.

Os 13 aviões não tinham todos as mesmas configurações, mas nós adquirimos os aviões com uma configuração relativamente igual. Fizemos, primeiro, em 2005 um contrato com a força aérea holandesa para a aquisição desses aviões; depois, fizemos um contrato com o governo

americano, em 2008, para a aquisição de equipamentos para melhorar o desempenho desse avião — modificámos os radares, modificámos alguns sistemas de missão e alguns computadores —; e, depois, fizemos um contrato com a Lockheed Martin para a modernização das cinco aeronaves P-3.

Das cinco aeronaves, as duas primeiras foram modernizadas nos Estados Unidos e as três restantes foram modernizadas na OGMA, através de um contrato entre a Lockheed e a OGMA, que é um contrato, presumo, que não está diretamente ao alcance da Força Aérea. A Força Aérea manteve uma equipa técnica na OGMA para fazer o enquadramento do negócio e também para garantir que todo o projeto seria desenvolvido de acordo com as especificações, mas acredito que houve uma transferência tecnológica substancial para a OGMA para ela adquirir essa capacidade.

Criámos também uma Missão de Acompanhamento e Fiscalização do programa relativo ao P-3, que ainda hoje está ativa e que já submeteu 23 relatórios de acompanhamento. O programa ainda não está completamente encerrado, como eu disse há pouco, Sr.^a Deputada, estamos na fase final e há questões pontuais de aceitação de problemas que acontecem às vezes nesses programas, mas o programa está mesmo em fase final e contamos que, até ao fim deste ano, todos os compromissos técnicos estejam resolvidos.

O Sr. **Presidente**: — Queira continuar, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. General, sem querer quebrar aqui a lógica das minhas perguntas, mas porque vem a propósito, queria perguntar o seguinte: em relação à OGMA em particular, qual foi o papel que quer estes contratos quer o contrato dos F16 e as respetivas

contrapartidas tiveram para a OGMA e para modernização da nossa capacidade nesta área?

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr.^a Deputada, todos estes contratos que a Força Aérea celebra, particularmente estes dois — o P-3 e o F16 —, mas também, indiretamente, o C-295 e o EH-101, materializam-se, na minha opinião, em mais-valias para a OGMA, porque há depois ramificações dos contratos.

Começando pelo P-3, naturalmente, a OGMA, ao ter feito uma modificação dos P-3, adquiriu *know-how* acrescido; os P-3 portugueses fazem as suas revisões gerais na OGMA; a OGMA foi subcontratada, tanto quanto sei, por um fabricante estrangeiro para fazer serviços de modificação em P-3. Portanto, em relação ao P-3, acredito que houve uma transferência efetiva de tecnologia e de *know-how* para fazer este tipo de modificações.

Em relação aos F16 acontece a mesma coisa. A modernização dos F16, como os Srs. Deputados saberão, teve um arranque lento; era uma modernização muito complexa e teve um arranque lento, mas depois, como se costuma dizer em bom português, entrou nos eixos e está completa.

Houve uma transferência tecnológica para a OGMA, que passou a trabalhar profundamente nos F16. Depois, este programa mereceu uma intervenção muito grande da Força Aérea, que assumiu parte da modificação, nomeadamente no que tem a ver com todos os sistemas aviónicos e motores, isto porque não houve capacidade na OGMA para o fazer.

De qualquer modo, o que vemos hoje é que a OGMA, com a modificação que fez aos aviões portugueses, adquiriu capacidade para propor a expansão do negócio a outras forças aéreas que tenham programas semelhantes, e isso tem sido parte de conversas frequentes entre nós e a OGMA, sendo que estamos, naturalmente, disponíveis, sempre numa perspectiva de interesse nacional, para continuar a colaborar com a OGMA e para os ajudar, se possível, a captar contratos adicionais.

Diria também, em relação ao C-295, que, ao abrigo do contrato de contrapartidas, foi criada na OGMA um centro de manutenção do C-295 que não existia, e a OGMA é agora um centro de manutenção certificado para o C-295. Os nossos aviões já estão a fazer as revisões, que antigamente eram feitas em Sevilha, na OGMA — aliás, está lá agora, se não se engano, o nosso segundo avião.

Portanto, houve também aqui uma transferência de tecnologia, uma transferência de *know-how*, uma transferência de capacidade para que possam ser captados outros negócios.

No que respeita ao EH-101 temos um contrato de manutenção com a Agusta Westland, que, por sua vez, subcontratou a OGMA para fazer parte desse trabalho.

Portanto, todos estes quatro processos de que estamos a falar têm depois uma intervenção direta na OGMA, através de vários mecanismos contratuais mas que garantem que há transferência de *know-how* e de capacidade para as OGMA.

O Sr. **Presidente**: — Queira continuar, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Passando agora ao último bloco de perguntas, que tem a ver com os F16, pergunto-lhe qual é, então, a missão e o papel destes caças na Força Aérea Portuguesa.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr.^a Deputada, a missão primária destes aviões é garantir a soberania do nosso espaço aéreo.

Nós temos os aviões permanentemente em alerta numa missão a que chamamos de defesa aérea, também chamada pela NATO (fazendo uma tradução direta do termo que a NATO usa) policiamento aéreo. Estes aviões têm também uma missão de ataque ao solo e permitem-nos também responder numa vertente não só de salvaguarda da integridade do nosso espaço aéreo mas também de... Por curiosidade, ontem tivemos uma destas missões e este é um bom exemplo de uma utilização diferente, digamos assim, daquilo que muitas vezes é pensado para os caças F16: um avião que se perdeu no nosso espaço aéreo foi intercetado e, depois, foi conduzido ao aeródromo de destino.

Portanto, a missão rainha é a salvaguarda da integridade do nosso espaço aéreo, garantirmos que, se alguém entrar no nosso espaço aéreo e não estiver autorizado, nós temos capacidade para agir. No caso que referi a nossa ação foi indicar ao avião que estava perdido como é que ia parar ao aeródromo de destino.

O F16 tem também uma missão extremamente importante que tem a ver com a colaboração com os nossos aliados e com a nossa participação nas alianças de que fazemos parte, sendo que uma participação bem visível aconteceu em 2007, a participação na missão do *Baltic Air Policing*, mas

também em 2012, na Islândia, e este ano, com a participação de novo no policiamento aéreo do Báltico, a partir de setembro.

O Sr. **Presidente**: — Sr.^a Deputada, pretende fazer mais alguma pergunta?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Presidente, quero fazer apenas mais pergunta relativa aos F16, em concreto sobre a 2.^a esquadra, a tal que veio no âmbito de um acordo que permitiu transferir material excendentário, se bem percebi, dos Estados Unidos para cá e depois adaptá-lo.

Pergunto, Sr. Almirante, como é que esta adaptação foi feita, o que é que ela significou e qual é a necessidade, nesta modernização dos F16, do tal *Mid Life Upgrade* (MLU).

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr.^a Deputada, começaria pela sua última pergunta, sobre a necessidade do *Mid Life Upgrade*.

A evolução da avião moderna, como, de facto, tudo o que tem a ver com tecnologia, processa-se a uma velocidade muito grande e, portanto, a integração dos aviões no campo de batalha moderno implica equipamentos, implica sistemas, implica capacidade de integração, o trabalhar em rede, de que hoje em dia se fala muito, o conseguir ver para além do campo visual, a capacidade de transmitir dados, aquilo que hoje em dia vemos, infelizmente, vezes de mais na televisão, que são as bombas guiadas de *laser*... Todos esses sistemas, hoje em dia, são sistemas que temos de ter para conseguir participar com os nossos aliados.

Os F16 da primeira esquadra, antes do *Mid Life Upgrade*, só podiam fazer interceções visuais, porque não tinham sistemas identificadores que permitissem fazer interceção 24 horas por dia, não tinham capacidade para este armamento guiado, não tinham capacidade para utilizarem armamento para além do campo visual. E, portanto, todas as operações em que os velhos F16 — permitam-me dizer assim — se integravam em termos dos nossos aliados eram sempre operações em que nós não podíamos estar em pé de igualdade com os outros, mesmo com os outros F16.

Este *Mid Life Upgrade* permite-nos estar a operar lado a lado com os nossos aliados, com as capacidades necessárias para os conflitos modernos ou para as operações modernas, para trabalhar em rede, para trabalhar nos sistemas de defesa aérea, que são os sistemas modernos que hoje fazem parte do dia-a-dia das operações.

A Sr.^a Deputada fez-me uma outra pergunta que eu não registei e de que me esqueci, peço desculpa.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. General, perguntei-lhe como é que foi esta transformação do material operacional cedido.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Na realidade, recebemos de forma graciosa 25 fuselagens. Os nossos mecânicos — e aproveito para falar dos nossos mecânicos, porque são os melhores mecânicos do mundo. E também tenho os melhores pilotos e os melhores técnicos, todo o meu pessoal é o melhor pessoal do mundo...!

Aparte inaudível.

Mas esses não são meus, esses não dependem de mim!

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, concentremo-nos no objeto da Comissão e não em coisas desagradáveis.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Tendo sido selecionadas um conjunto de células disponíveis, enviámos uma equipa aos Estados Unidos, a Davis-Monthan, para inspecionar e selecionar essas células. Desmontámos as células e essas, sim, foram encaixotadas. Portugal teve de pagar o transporte dessas células para cá, sendo que as asas foram mandadas para o fabricante para serem inspecionadas. Os trens de aterragem também foram inspecionados e os aviões vieram por barco para Portugal. Sendo recebidos em Portugal, seguiram para Monte Real, onde entraram naquilo que se chamava a Doca 2, para desmontar os equipamentos, desmontar cablagens, desmontar tubos hidráulicos e para preparar o avião para a fase seguinte, que era enviá-lo para a Doca 3, em Alverca.

A Doca 3, em Alverca, trata da montagem de todos os equipamentos, dos suportes dos novos rádios, de alguma cablagem, de tubos hidráulicos, portanto faz a preparação do avião para levar os equipamentos. Depois, os aviões são desmontados, vão para Monte Real para serem montados lá, onde também é instalada e testada toda a parte aviónica, toda a parte de *software* e são montadas mais algumas cablagens elétricas. O avião faz o voo de teste em Monte Real e, depois, vai para Alverca para ser pintado e é rececionado a seguir.

Portanto, este programa ilustra, se me permite dizer assim, uma forma exemplar de trabalho e de coordenação entre a parte militar de um projeto e a parte de um fornecedor.

Na realidade, o trabalho entre as equipas de Monte Real e as equipas de Alverca foi muito bom. A colaboração foi permanente, houve troca de equipamentos de testes, houve troca de *know-how*, troca de experiências, o que fez com que este processo, que, como disse há pouco, e foi um facto, teve um arranque lento, demasiado lento, tenha depois entrado num rumo normal. Inclusivamente, fez também que tivéssemos tido oportunidade de implementar sistemas de manutenção que não conhecíamos, que vieram melhorar em muito a nossa produtividade, nomeadamente a introdução da tecnologia do sistema Lean em Monte Real. Identificámos a necessidade de otimizar o sistema de manutenção que tínhamos, tivemos assessoria, implementámos o sistema, reduzimos o prazo de cada avião na Doca 3 de 270 para 74 dias, que era a média final. Foi um sistema que provou ser bom e que já estamos a exportar para outras unidades e sistemas da Força Aérea e que gostaríamos até de ampliar.

Portanto, foi um excelente exemplo de uma colaboração civil/militar e foi também uma ótima maneira de introduzirmos novos processos para otimizar a forma como mantemos os nossos aviões.

O Sr. **Presidente**: — Termina, assim, esta primeira ronda de perguntas do CDS-PP.

Segue-se o Partido Comunista Português. Para formular as suas perguntas, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Machado, que também dispõe de 10 minutos.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Chefe do Estado-Maior da Força Aérea e restante delegação, cumprimentos em nome do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português.

Começo por perguntar qual foi o custo final total de cada uma das esquadras de F16. Tenho um bloco de perguntas sobre os F16 e, depois, colocarei questões sobre os outros equipamentos.

Ter dito que a segunda esquadra nos foi dada não é, na nossa opinião, propriamente rigoroso; as fuselagens foram, mas houve custos significativos para o Estado português.

Portanto, a pergunta que lhe coloco é a seguinte: tendo em conta que uma parte do equipamento foi oferecida e que houve um conjunto de investimentos feitos pelo Estado português, quanto é que custou cada uma das esquadras ao Estado português, nomeadamente a segunda?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, na realidade, não vinha preparado para lhe dar os detalhes do custo, mas posso dá-los. É uma questão de me dar alguns segundos para procurar essa informação.

O Sr. **Presidente**: — Esteja à vontade, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Respondo, entretanto, há outra questão que me colocou.

Na realidade, as células foram oferecidas, mas, como disse há pouco, tivemos de adquirir os *kits* de modificação das células e tivemos de pagar o transporte.

O Sr. **Presidente**: — Se for conveniente, o Sr. Coronel poderá ajudar a responder.

Tem a palavra, Sr. Coronel.

O Sr. Coronel **Guilherme dos Santos Lobão** (Chefe do Serviço de Inspeção e Auditoria Financeira e Patrimonial da Direção de Finanças da Força Aérea): — Quanto à questão do custo envolvido no programa do F16, quer da 1.^a Esquadra quer da 2.^a Esquadra, os valores estão vertidos no relatório anual que é produzido pelo Ministério da Defesa e enviado para a Assembleia, mas podemos falar em duas componentes: uma parte da verba está inscrita na Lei de Programação Militar enquanto orçamento da Força Aérea; e outra parte está inscrita nos órgãos e serviços centrais do Ministério da Defesa. Os valores de que estamos a falar são os que estão indicados na Lei n.º 4/2006.

Na Lei n.º 4/2006, o que o Sr. Deputado pode ou não encontrar, eventualmente, é a discriminação, por exemplo, ao nível dos órgãos e serviços centrais do Ministério. Existe uma medida — Modernização da Base Industrial e Tecnológica de Defesa — que incorpora mais do que um projeto.

O pagamento para a OGMA totalizou cerca de 34, 151 milhões de euros. Em relação às verbas que estão inscritas na Força Aérea para este programa, estamos a falar de 87 milhões de euros.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Para as duas esquadras?

O Sr. Coronel **Guilherme dos Santos Lobão**: — Sim, sim para as duas esquadras.

Esta é uma informação de pormenor e que já tem sido vertida, como o Sr. Deputado, provavelmente, já teve oportunidade de ler, também em relatórios produzidos pelo Tribunal de Contas com grande especificidade, que inclusive já produziu um relatório relacionado apenas com o sistema de

armas F16, como já produziu um outro relacionado com o sistema de armas C-295. O rigor dos números consta da informação que a Força Aérea dá neste caso concreto, mas podemos dar-lhe essa informação.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Se o Sr. Deputado pretender, podemos enviar-lhe essa informação o mais breve possível, embora o relatório do Tribunal de Contas contenha tudo isso. Peço desculpa por não ter essa informação comigo, agora.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — A minha questão é que a 2.^a Esquadra não ficou a custo zero para o Estado português; é essa a questão. E porquê?

Assim, a pergunta que quero colocar é esta: quem é que decidiu adquirir esta 2.^a Esquadra? Porque ela não «caiu» aqui de graça, teve custos avultados para o Estado português. Quem é que decidiu fazer a aquisição desta 2.^a Esquadra de F16? Foi a Força Aérea? Foi o Governo? A Força Aérea foi tida e achada sobre este processo?

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, naturalmente, não foi a Força Aérea que decidiu fazer essa aquisição, nem o poderia fazer, porque os valores em causa implicam autorização ao mais alto nível. Este contrato foi decidido pelo Governo, foi aprovado e, tanto quanto julgo saber, há uma resolução do Conselho de Ministros a aprovar este contrato.

A intervenção da Força Aérea neste projeto foi no sentido de identificar uma necessidade e de propor uma opção. A aquisição de seja qual for o equipamento de material militar é sempre uma opção do Governo.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — A Força Aérea fez chegar ao Governo algum parecer sobre esta aquisição? Qual foi a sua posição relativamente a esta matéria? Foi um desejo da Força Aérea adquirir esta 2.^a Esquadra ou ela veio de fora para dentro? Qual foi o parecer que fez chegar ao Governo sobre a aquisição desta 2.^a Esquadra?

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, nós identificámos uma lacuna e propusemos superiormente a inclusão deste programa na Lei de Programação Militar, que foi debatida nos sítios adequados e aprovada.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Isso da 1.^a!...

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Na 1.^a e na 2.^a! As duas Esquadras de F16 estão na Lei de Programação Militar, este projeto é financiado através desta Lei. A Lei de Programação Militar implica uma discussão ao mais alto nível, inclusive no Parlamento, se não me engano.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Insisto na pergunta: a Força Aérea, quando foi colocada esta questão, fez chegar algum parecer sobre a aquisição desta 2.^a Esquadra ao Governo ou não?

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Todos estes processos têm um desenvolvimento normal, e o desenvolvimento normal é identificar uma lacuna e fazer-se um projeto. Naturalmente que a Força Aérea propôs à tutela, em seu tempo, a aquisição desta capacidade.

Sr. Presidente, se me der licença, passo a palavra ao Sr. Coronel.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor.

O Sr. Coronel **Guilherme dos Santos Lobão**: — Como disse o Sr. General, foi apresentada uma proposta objetiva para a aquisição da 2.^a Esquadra, que correu os seus trâmites em termos legais, considerando e sendo ouvido quem tinha de ser ouvido. A proposta foi, depois, aprovada na Assembleia da República, no Plenário, e incluída nas leis que sucessivamente foram sendo aprovadas, como a Lei n.º 50/98, a Lei Orgânica n.º 5/2001 e a Lei n.º 4/2006.

O Sr. Deputado fala em parecer, mas a Força Aérea apenas apresentou uma proposta em que identificou essa necessidade e que correu os seus trâmites, quer em termos internos, dentro da organização militar e dentro do Ministério da Defesa, quer na casa do povo, no Parlamento.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor de prosseguir, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. General, o que me está a dizer é que aquisição desta 2.^a Esquadra partiu da vontade da Força Aérea. Portanto, o parecer ou a opinião emitida sobre a aquisição desta 2.^a Esquadra, e transmitido ao Governo, foi num sentido positivo. Muito bem.

Pergunto agora se os aviões que foram comprados para a 2.^a Esquadra não eram os mesmos que os Estados Unidos tentaram vender, entre aspas, impingir, aquando da aquisição da 1.^a Esquadra.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Não, senhor!

O processo da 1.^a Esquadra começou inicialmente com os Estados Unidos a proporem-nos a aquisição de F16 Block 10 usados. Os aviões, à medida que vão sendo fabricados, sofrem *blocks*, especificações técnicas.

Quando começou o processo de negociação com os Estados Unidos para a aquisição da 1.^a Esquadra de F16, a primeira proposta era Block 10 usados, o que Portugal não aceitou. Se o Sr. Deputado tiver interesse, pode ler o último número da revista *Mais Alto*, onde vem explicada esta história toda. Fizemos agora 20 anos da operação do F16 em Portugal e tivemos, há pouco tempo, uma publicação sobre isso.

O Estado português não aceitou estes aviões por dois motivos: primeiro, porque estes aviões não nos garantiam capacidade para desenvolvimento futuro; segundo, porque não eram aviões que nos permitissem, a partir de determinada altura, que foi desde a origem o nosso interesse, estar integrados com os nossos parceiros europeus que operavam uma frota semelhante.

Os nossos parceiros europeus que hoje fazem parte do *Multinational Fighter Program* operavam, na altura, Block 15 OCU, por isso propusemos e sempre insistimos junto dos Estados Unidos que queríamos adquirir Block 15 OCU e não Block 10. Daí que tenha sido decidido pelo Governo de então a aquisição de aviões novos e não de aviões usados.

O Governo português não aceitou aquilo que não queria, na minha perspetiva bem, e a sua opção foi adquirir aviões novos na configuração que nós queríamos, que era a configuração exatamente igual àquela que

tinham os nossos parceiros europeus, designadamente a Holanda, a Bélgica, a Dinamarca e a Noruega.

A partir do momento em que recebemos os aviões, ficámos com aviões semelhantes e conseguimos entrar todos juntos no programa de *upgrade* dos aviões, e todos os países, juntamente com os Estados Unidos, têm mantido este processo.

Portanto, os aviões da 1.^a Esquadra foram comprados novos, não tentaram impingi-los, e os aviões da 2.^a Esquadra não eram os da 1.^a Esquadra porque os da 2.^a Esquadra eram Block 15 OCU, iguais aos que tentámos comprar da primeira vez.

O Sr. **Presidente**: — Não tenho de mencionar a minha opinião, mas penso que tinha ficado claro.

Tem a palavra, Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Então, Sr. General, ficou claro que a 2.^a Esquadra que veio não era aquela que os Estados Unidos tentaram vender aquando do negócio da 1.^a Esquadra.

Outra pergunta, que diz também respeito à 2.^a Esquadra dos F16, era no sentido de perceber se, para a Força Aérea, não era já perfeitamente visível, conforme hoje se percebe, e bem, que a Força Aérea não tem os meios humanos e materiais para operar em pleno uma esquadra, quanto mais uma segunda.

A pergunta é, portanto, no sentido de perceber o porquê da aquisição da 2.^a Esquadra se há dificuldades de operar em pleno, por causa dos recursos humanos, dos recursos financeiros, da falta de horas de voo, etc., etc., sabendo hoje que não havia capacidade financeira, material e humana para sustentar e operar os 40 aviões.

Na devida altura, o PCP denunciou este facto e a pergunta é como é que se justifica a aquisição de uma segunda esquadra tendo em conta todas as dificuldades que hoje são mais do que claras?

Repito, na devida altura, o PCP denunciou-o, mas hoje são claras as dificuldades operacionais e as dificuldades financeiras para manter as esquadras.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, a esquadra foi comprada em 98 e julgo que, em 98, as perspectivas não eram bem estas, mesmo as macroeconómicas.

Não sou financeiro, mas passaram muitos anos e estar a ver à luz do que se passa em 2014 aquilo que deveríamos ter vistos em 2008, não será muito...

A Força Aérea, quando comprou a 2.^a Esquadra, tinha a convicção de que a iria operar, manter e utilizar bem utilizada. O que acontece é que, indo precisamente ao encontro do que o Sr. Deputado acabou de dizer, em 2007, a Força Aérea entendeu, reagindo às condições económicas do País, que, alterando o seu nível de ambição, alterando o nível de ambição desta esquadra, poderia alienar 10 aviões, reduzindo de 40 para 30.

A Força Aérea, quando planeia os seus meios e os seus equipamentos, planeia com as condições que tem na altura e com aquelas que julga que vai ter para operar e manter os aparelhos. Tudo isto é pensado.

Portanto, quando comprámos esta esquadra, em 1998, estávamos perfeitamente convencidos não só que precisávamos de 40 aviões como tínhamos capacidade para os operar e manter, como é normal fazê-lo.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Então, fica claro que a Força Aérea tinha a convicção que tinha pilotos-aviadores e condições suficientes para operar os 40 aviões.

A pergunta que queria colocar era se esses 40 aviões F16 eram necessários para a defesa do território nacional ou se a 2.^a Esquadra foi comprada para outros fins, ou seja, para aquilo que comumente se chama os nossos aliados, nomeadamente na parceria com a NATO? Esta 2.^a Esquadra foi comprada para a defesa aérea do nosso País ou foi comprada para esse objetivo, que, em nossa opinião, é um objetivo secundário?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, os F16 existem para ter missões atribuídas com níveis de ambição que foram propostos e autorizados pelo Governo, e disso resultou a necessidade de um determinado número de aviões.

Não temos aviões para fazer defesa aérea; participando nas alianças como participamos e se queremos ter os benefícios dessa participação, temos de contribuir para o esforço global.

Na realidade, estes aviões fazem defesa aérea e também mantêm o treino das tripulações para contribuir no que é o esforço aliado, seja na vertente ar/ar, seja na vertente ar/solo. Estivemos na Bósnia, na vertente ar/ar, podemos ter estado noutras operações com outro tipo de missão, o que temos é de ter as capacidades adequadas para os interesses nacionais, que, se me permite, não são só a defesa aérea. Temos de ter defesa aérea

mas temos também de ter capacidade de intervenção e treinamos para a ter. Esperamos nunca ter necessidade de a utilizar mas temos de estar prontos, se isso for necessário.

Portanto, estes aviões existem para cumprir missões no âmbito nacional e missões no âmbito das alianças de que fazemos parte, sendo que entendo que essas também são missões nacionais.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Não quero discutir aqui a bondade ou não da nossa permanência na NATO, não é este o fórum para se discutir isso. É claro que temos opiniões diferentes mas não quero discutir consigo, quero apenas colocar-lhe a mesma pergunta de uma forma diferente.

Para a defesa do território nacional, tendo em conta as características do nosso território, são necessários os 40 aviões, ou a 1.^a Esquadra era mais do que suficiente para essa defesa do território nacional?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, naturalmente que se a Força Aérea propôs a aquisição da 2.^a Esquadra foi porque entendia que ela era necessária. Mas esse entendimento mereceu também acolhimento político ao mais alto nível.

Propusemos a aquisição da 2.^a Esquadra com base num racional, com base em requisitos operacionais e no modo como víamos as missões que julgávamos que eram para ser desempenhadas por essa esquadra. Naturalmente, isso teve suporte governamental e, depois, do Parlamento,

porque as leis de programação militar foram depois aprovadas no Parlamento.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sr. General, num outro bloco de questões, queria perguntar, relativamente aos EH-101 e aos C-295, se precisávamos também desta quantidade, ou seja, se era necessário este número ou se ele está sobredimensionado.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, quando compramos um determinado número de aviões, eles não estão todos prontos a toda a hora.

Temos aviões em manutenção programada, temos aviões em manutenção inopinada e temos os aviões prontos, consoante a capacidade financeira que temos.

Quer no caso dos EH-101, quer no caso dos C-295, temos contratos de manutenção que nos garantem que, dos 12 EH-101, teremos sempre 7 helicópteros prontos para operação e no caso C-295 a média também anda pelos 7 aviões.

Diria que, como em qualquer frota que tem máquinas, há máquinas que estão prontas para a operação, outras estão em manutenção e outras estão avariadas, e a taxa de disponibilidade dos aviões que temos vai variando, consoante as frotas, com a disponibilidade financeira que temos, o que esperamos todos que seja circunstancial.

Portanto, dos 12 helicópteros que temos, normalmente temos prontos para missão, no dia-a-dia, 6/7. Dois estão nos Açores, um está na Madeira, um está de alerta permanente no continente e outro de reserva a esse de alerta permanente, e o que sobra está para os voos de treino e instrução.

Os helicópteros que estão de alerta têm de estar parados no chão, prontos para arrancar em 30 a 40 minutos. Às vezes, por necessidades de treino, fazemos alerta no ar, mas quando fazemos o alerta no ar temos de ter um helicóptero no chão completamente equipado e pronto, porque pode ser necessário sair.

Nos C-295 temos uma disponibilidade semelhante: temos um nos Açores, outro na Madeira, outro em alerta permanente no continente e os 3 ou 4 que estão prontos estão a fazer missões de treino, estão a fazer missões com os paraquedistas, estão a fazer missões de vigilância marítima.

Mais uma vez refiro que aquilo que fizemos com os F16, se me permite dizê-lo, é mais uma prova do que acontece no nosso dia-a-dia: a Força Aérea olha para os meios que tem, olha para a razão por que precisa de os ter e toma decisões no sentido de otimizar as suas frotas. Daí termos proposto, já há uns anos, a alienação dos F16 e daí termos reduzido o número de Epsilons de 16 para 14, termos reduzido o número de Alpha-jets de 12 para 6 e termos reduzido o número de Alouettes III de 12 ou 13 para 6. É aquilo que precisamos de ter. Tendo outro nível de dificuldades, não ia gastar dinheiro a manter aviões de que não preciso.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Sim, é verdade, Sr. General, mas estamos a alienar hoje equipamento que comprámos no passado. Se todo ele fosse muito bem pensado para as necessidades do País, seria suficiente

no momento da compra e seria suficiente atualmente, e a verdade é que alienamos alguns F16 e outro equipamento.

Outra pergunta diz respeito aos EH-101. Por algumas pessoas que percebem alguma coisa disto, que não é o meu caso, o EH-101 é considerado um dos helicópteros mais caros do mundo. Sei que a decisão é política, é dos responsáveis políticos, mas qual foi a opinião da Força Aérea relativamente a esta matéria e o porquê da escolha de um equipamento com este custo? No leque de helicópteros existentes no mercado com características semelhantes, não havia opções que fossem mais sustentáveis do ponto de vista económico e financeiro?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, vou pedir desculpa de uma certa ironia mas, em última análise, o Alouette III podia fazer a missão do EH-101. Chegava era às 5 milhas e voltava para trás.

A questão é que, quando foi investigada e proposta a substituição do SA330, foram definidos requisitos operacionais. Relembro que temos uma área de busca e salvamento das maiores do mundo e temos de ter capacidade de exercer a nossa soberania e as nossas responsabilidades internacionais na nossa área de busca e salvamento.

Quando foram definidos os requisitos operacionais, os quais foram, mais uma vez, aprovados pela tutela, tendo sido feito um concurso público, houve fabricantes que concorreram e, depois, houve uma seleção do helicóptero decorrente do processo normal. Foi decidido que o EH-101 — e nós estamos também convencidos disso — satisfaz aquelas que eram as necessidades identificadas e os requisitos operacionais definidos.

Naturalmente que podíamos ter outros helicópteros, podíamos ter helicópteros mais económicos, mas, se calhar, não teriam o alcance que o EH-101 tem, não teriam a capacidade de operar de dia e de noite, com bom ou mau tempo, como tem o EH-101 e, portanto, alguma coisa ficaria por fazer.

Tudo decorre, naturalmente, da identificação de uma necessidade, da definição do requisito operacional, que foi, refiro mais uma vez, apoiado ou suportado pelo Governo, tendo depois sido desenvolvido o processo normal de aquisição.

Estamos extramente satisfeitos com este helicóptero, é um bom helicóptero, que cumpre aquilo que pretendíamos ter quando foi proposta a opção.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Não está aqui em causa a necessidade de helicópteros de busca e salvamento, longe disso. Aliás, conhece as posições do PCP sobre essa matéria.

A questão é as opções. Com certeza que este helicóptero EH-101 não será o único no mundo que tem a característica de voar dia e noite e com grande raio de ação, o que acontece no caso concreto do EH-101, porque é muito grande e com grande capacidade. Mas haverá outras soluções e era sobre isso que o questionava, ou seja, se foram consideradas outras hipóteses e quais.

Vivo na terra de pescadores e os pescadores portugueses têm barcos muito pequenos. Uma vez assisti a um simulacro de salvamento do EH-101, que tem uma característica: com a força dos rotores, um pequeno barco não para quieto na água. Portanto, não sei se para salvamentos em

pequenas embarcações será o mais adequado. É assustador ver o barco que vai ser salvo ser influenciado pela força da rotação dos motores.

Pergunto, também se não veria outras hipóteses, que hipóteses é que foram consideradas e qual foi o posicionamento da Força Aérea sobre esta matéria, qual foi o parecer técnico, ou seja, se sempre consideraram que esta era a melhor solução, se havia outras, ou não.

Por fim, Sr. Presidente, termino com uma pergunta que diz respeito à manutenção. A Força Aérea tem o único caso de contrapartidas com uma taxa de execução muito perto dos 100% — salvo erro, de 97% —, que tem a ver com os F16, tendo salientado, e muito bem, um aspeto positivo, em que as OGMA ganharam, e muito, com as contrapartidas. Saudamos isso. Tal deveria ter acontecido em todas as contrapartidas, mas não aconteceu. E não aconteceu também — noutros equipamentos foi escandaloso, falemos de submarinos ou de outro equipamento qualquer — relativamente ao EH-101.

Choca-nos, a nós, PCP, do ponto de vista político, que tenha sido comprado um dos helicópteros mais caros do mundo e que, ao mesmo tempo, essa aquisição não tivesse um contrato de manutenção adjudicado, que, tanto quanto sabemos, foi negociado posteriormente. E mais: a manutenção é feita por uma sucursal da empresa que fabrica os helicópteros, não havendo, portanto, nenhuma transferência de tecnologia.

Disse há pouco que uma parte da manutenção é feita pela OGMA. Peço que explicita, pois, tanto quanto sabemos, a manutenção feita pela OGMA é de muito pouca monta, isto é, o grosso da manutenção dos EH-101 é feita por via da Westland, que vendeu os helicópteros e assegurou um contrato multimilionário de manutenção.

Pergunto: o que é a Força Área diz relativamente a esta matéria? Porque é que a manutenção destes helicópteros, que são caríssimos, não é

assegurada, por exemplo, pela OGMA, que deveria ter condições para a assegurar, como assegura, e tão bem, nos F16?

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. General José Araújo Pinheiro.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, a questão das contrapartidas, como sabe, ultrapassa a competência do ramo e da Força Aérea. Não somos nós que negociamos as contrapartidas; quanto muito, apoiamos e prestamos, permita-me que o diga assim, assistência para garantir que a execução dos contratos em que estamos envolvidos é feita como deve ser.

Na realidade, em relação à manutenção dos EH-101, existe um contrato entre a DEFLOC e a Agusta-Westland para a manutenção dos helicópteros e, tanto quanto sei, a Agusta-Westland subcontratou a OGMA para fazer essa manutenção, ou seja, quem está nos hangares do Montijo a fazer a manutenção dos helicópteros é o pessoal da OGMA, sendo que a Força Aérea também presta alguma manutenção, mas é só manutenção de linha da frente.

Naturalmente, entendemos que pode haver outras opções em termos de contrato de contrapartidas. É um assunto no qual a Força Aérea colabora, mas que ultrapassa a responsabilidade da Força Aérea. Portanto, se me permite, preferia não expandir esse assunto, sendo que a Força Aérea está sempre disponível para encarar opções que permitam obter ganhos económicos, e fazemo-lo noutras frotas. Mas isso ultrapassa a capacidade de negociação da Força Aérea.

O Sr. **Presidente**: — O Sr. Deputado Jorge Machado terminou as suas questões.

Não está presente o Sr. Deputado do Bloco de Esquerda. De resto, embora ele não me tenha pedido que o fizesse, gostaria de transmitir que o Sr. Deputado João Semedo me disse que tinha de estar presente, se não estou em erro, num funeral e que, por essa razão, não teria nenhuma possibilidade de estar presente. Portanto, está dada a explicação para esta ausência absolutamente forçada.

Não estando presente o Sr. Deputado João Semedo, tem agora a palavra o Sr. Deputado António Prôa, do PSD, que dispõe também de 10 minutos.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados, Sr. General, começo por cumprimentá-lo, bem como aos Srs. Oficiais que o acompanham.

O primeiro grupo de questões que vou colocar tem a ver com um aspeto em relação ao qual tenho insistido noutras audições, com os Srs. Chefes do Estado dos outros ramos das Forças Armadas.

O Sr. General já teve oportunidade de abordar o assunto (aliás, a vantagem, ou inconveniente, de não intervir no início é que as questões se vão esclarecendo, e ainda bem) mas, ainda assim, permita-me que insista no sentido de lhe pedir que nos explique, que nos contextualize sobre a importância das Forças Armadas, em concreto da Força Aérea, no âmbito das nossas obrigações, enquanto País, na defesa e na garantia da nossa soberania, bem como em matéria de fiscalização.

Ainda hoje de manhã, na audição do Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada, fiz referência à nossa enorme zona económica exclusiva e à expansão da plataforma continental, aspetos que refletem uma ambição

grande que tem de ter uma tradução naquilo que respeita à nossa capacidade de zelar por essa ambição. Nessa medida, a Força Aérea cumpre um papel muito importante.

Para além dessas nossas obrigações para connosco, temos também um conjunto de obrigações internacionais. E, ainda que alguns discutam algo que é assumido pelo Estado português, isto é, os nossos compromissos nomeadamente no âmbito da Aliança Atlântica, há, independentemente desse compromisso, compromissos internacionais, por exemplo, no âmbito da vigilância, busca e salvamento, os quais vão para além da ideia estrita (tenho alguma dificuldade em fazer esta análise, mas como outros a fizeram, ainda assim, refiro-me a ela) de defender o nosso retângulo.

Portanto, as nossas responsabilidades, as nossas obrigações vão muito para além disso. Gostava, assim, que se referisse a elas e que dissesse em que medida a Força Aérea pode e deve estar equipada no sentido de satisfazer essas obrigações.

Esta é a primeira questão que coloco.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, começaria logo por um conceito básico, que é o de saber o que é a soberania do Estado. Não é possível afirmarmos ou exercermos a nossa soberania se não tivermos condições para garantir que o que se passa dentro da nossa área de soberania está controlado.

Se me permite, dou um exemplo, recordando os anos da receção da 1.^a Esquadra de F16. Durante muitos anos, não tínhamos defesa aérea efetiva — os aviões que tínhamos não tinham radar; os nossos sistemas de radar não existiam. Recordo-me que, em 1996, quando começámos

efetivamente a manter o alerta de defesa aérea 24 horas por dia, começámos a receber ordens de saída frequentes porque andavam no nosso espaço aviões sem controlo. Recordo-me que havia aviões, não só nas nossas zonas de pescas como também a fazerem levantamentos e fotografia aérea, particularmente na zona sul, que não falavam com ninguém; andavam a fazer o seu negócio e não falavam com ninguém. A partir do momento em que começou a haver F16, que sistematicamente intercetavam esses aviões e os obrigavam a aterrar, e depois aparecia uma participação, e depois entravam as autoridades policiais, e depois entrava o INAC, isso acabou e, felizmente, hoje, é raro.

Portanto, isso só quer dizer que, efetivamente, adquirimos uma capacidade, que foi a de fazer exercer a nossa soberania, e exercemo-la.

Naquilo que diz respeito à vigilância e à fiscalização temos uma situação semelhante. Quer com o helicóptero EH-101, quando vai fazer missões no âmbito do sistema de fiscalização das pescas, quer com o C-295, na sua missão de vigilância marítima, quer com o P-3, com sensores mais elaborados, temos hoje capacidade para saber o que se passa nas nossas áreas, se os navios que estão em determinado sítio estão, ou não, autorizados a exercer aquela atividade, quem são e o que estão a fazer. Como foi público, há algumas semanas, no Algarve, detetámos um navio de pesca suspeito com o EH-101 e veio a público eles deitarem os fardos de haxixe para o mar.

Portanto, releva o facto de, tendo uma responsabilidade, tendo maios adequados para fazer exercer a nossa autoridade e a nossa responsabilidade, as ações ilícitas diminuïrem em todo o lado.

Naquilo que diz respeito à nossa participação internacional, como o Sr. Deputado referiu, a proteção de um País hoje dá-se para além das suas fronteiras e, como eu disse há pouco, se precisamos ou se queremos que os

nossos aliados estejam connosco em alturas de dificuldades temos de contribuir também para o esforço comum, e temo-lo feito na medida das nossas capacidades e da nossa disponibilidade financeira.

A Força Aérea tem participado em diversas missões: quer nas de policiamento, no âmbito da defesa área dos países bálticos, da Islândia; no âmbito das medidas de reforço, e, agora, com esta questão da Ucrânia, lá estaremos nos países bálticos numa altura particularmente sensível na Europa; quer nas operações no Oceano Índico, no âmbito da operação da NATO *Ocean Shield*, de prevenção da pirataria; quer no Golfo da Guiné, que é uma área que nos interessa muito, que é próxima, já ali «ao virar da esquina», como se costuma dizer, onde temos de estar e onde temos colaborado com os nossos amigos da CPLP até há pouco (não será assim há tão pouco tempo) a ajudar Cabo Verde numa ação de busca de um navio que eles desconheciam.

Portanto, há um leque de missões que desempenhamos no dia-a-dia que afirmam não só a nossa responsabilidade de, como eu disse há pouco, assegurarmos a capacidade de fazer exercer a nossa soberania, que é o direito de sabermos o que se passa no território pelo qual somos responsáveis, como também a colaboração com os nossos aliados, seja no Afeganistão, seja no Oceano Índico, seja no Golfo da Guiné, seja no Mediterrâneo, na operação *Active Endeavour*, seja agora na fiscalização e acompanhamento do que está acontecer com as armas químicas da Síria.

Portanto, há uma série de missões que desempenhamos no dia-a-dia, discretamente, que servem para que estejamos junto dos nosso aliados e amigos num esforço comum.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — O âmbito deste segundo grupo de questões tem a ver com o processo de decisão e de identificação de necessidades. Aliás, esta matéria parece-me pertinente e foi, até agora pelo menos, a menos referida, pelo que o pedido que faço ao Sr. General é no sentido de nos poder descrever este processo, porque — e perdoe-me o parêntesis —, por vezes, há quem pretenda passar a ideia de que há algum capricho quando se tomam decisões relativamente à aquisição de equipamentos militares, quer do ponto de vista dos decisores políticos quer do ponto de vista dos militares, e não me parece que assim seja.

O processo parece-me complexo e muito longo, por isso, gostaria que o Sr. General pudesse descrever como decorre o processo no que diz respeito à identificação das necessidades por parte das Forças Armadas, em concreto por parte da Força Aérea, e que nos dissesse em que medida a Força Aérea participa também no processo de decisão. Nos exemplos anteriores que tivemos, essa participação foi claramente no processo de assessoria técnica, digamos assim, face às opções que havia em cima da mesa.

Peço-lhe, portanto, que nos diga, quer do ponto de vista da identificação de necessidades quer do ponto de vista da decisão, em que medida e de que forma é que este processo decorre e qual é a intervenção da Força Aérea.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, em primeiro lugar, temos os documentos que são, diria, as nossas «bíblías»: o Conceito Estratégico de Defesa Nacional e o Conceito Estratégico Militar, que descrevem as missões. Nós identificamos as

missões e o nível de ambição — é importante referir o nível, não é só fazer missões é como as queremos executar. De resto, o Conceito Estratégico Militar, agora, diz que a Força Aérea tem de ter capacidade para destacar um determinado tipo de forças — e, uma vez identificadas as missões e aquilo que o Estado português pede à Força Aérea para executar, definimos um sistema de forças que cremos adequado à missão que nos está atribuída.

Naturalmente, estes documentos são aprovados em sede própria e, assim sendo, temos aqui, digamos assim, o envelope geral em que, depois, vamos identificar capacidades necessárias. Identificadas as capacidades, vamos, depois, tentar identificar, com o conhecimento que temos, que meios serão necessários, ou que consideramos adequados, para colmatar as lacunas, aliás, primeiro para cumprir as capacidades e, depois, eventualmente, se chegarmos à conclusão de que temos lacunas para as colmatarmos. Naturalmente, isto é proposto à tutela. Como? Através da elaboração de uma Lei de Programação Militar, que diz quais são os programas que — neste caso, a Força Aérea — cada ramo e o EMGFA (Estado-Maior-General das Forças Armadas) estão autorizados a executar, qual é o financiamento que está adequado e o período temporal que está relacionado com cada programa.

Essa lei de programação, que define meios, financiamento e o enquadramento temporal, vem a esta Câmara e é aprovada. Portanto, aqui temos um enquadramento geral dos meios que, depois, podemos operar.

A Força Aérea, para chegar aqui, normalmente, tem estudos — e nós desenvolvemo-los internamente —, de médio e longo prazos, que consideram o meio que temos, aquilo que perspetivamos ser a evolução da missão e aquilo que julgamos ser necessário no futuro. Felizmente, temos conseguido fazê-lo; estes estudos são, normalmente, estudos internos, mas são a base para todas as propostas de forças que fazemos.

Tentamos que estes estudos estejam alicerçados num grande realismo. Porquê? Porque sabemos que ou somos realistas e as coisas andam e vão-se cumprindo ou, se entramos em sistemas de utopia, acabamos por não conseguir cumprir. Felizmente, a Força Aérea tem conseguido cumprir e isto é testemunhado pelo nível de execução dos nossos programas da Lei de Programação Militar.

Definimos requisitos operacionais, técnicos e logísticos que propomos superiormente à tutela; analisados e aprovados estes requisitos, é feito um concurso, normalmente um concurso público, que recebe as propostas e segue os trâmites de qualquer concurso público.

A Força Aérea participa ativamente, e achamos que tem de ser assim, em todas as fases do concurso. Quanto à análise, naturalmente, as comissões de análise são definidas pela tutela e temos, normalmente, participado nelas, porque participamos no processo de identificação do cumprimento dos requisitos operacionais e técnicos e, muitas vezes, até nos testes e nas provas que são necessários para validar os equipamentos.

Portanto, a participação da Força Aérea e estes programas decorrem de uma realidade conceptual que, depois, se transforma em requisito, que se transforma em propostas de forças, que, tendo sido validadas pela tutela e por esta Câmara, se transformam em Lei de Programação Militar, a qual, depois, acompanhamos e tentamos executar o melhor possível.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra o Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Sr. Presidente, o terceiro grupo de questões tem um âmbito mais concreto, tem a ver com os programas que são alvo da análise desta Comissão de Inquérito. Mais concretamente, vou colocar questões sobre dois dos programas.

A primeira pergunta diz respeito à aquisição (não é sobre o programa de prolongamento de vida dos F16 mas, ainda assim, tem a ver com os F16), que, aliás, tem sido bastante referida esta tarde, da 2.ª Esquadra de F16. Pergunto-lhe, muito concretamente, qual é a data de assinatura do contrato de aquisição dessa 2.ª Esquadra de F16.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, a aquisição da 2.^a Esquadra de F16 ocorreu em 1998. Foi o **Despacho n.º 277, do Ministro da Defesa, de 1998.**

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado António Prôa, tem a palavra.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Relativamente aos helicópteros EH-101, peço também o favor de me referir a data de assinatura do respetivo contrato de aquisição. E, no que diz respeito a este contrato de aquisição, julguei entender, mas peço a sua confirmação, da referência que fez há pouco que, aquando da assinatura do contrato de aquisição destes helicópteros, não havia contrato de manutenção dos helicópteros. Portanto, são estas as duas questões que lhe deixo: a data do contrato e a confirmação da ausência do contrato de manutenção.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, o despacho que tem a decisão de adjudicação é de 4 de dezembro de 2001.

É facto que, à data em que o contrato de adjudicação foi assinado, não estava concluído nenhum contrato de manutenção.

O Sr. **Presidente**: — Segue-se a colocação de questões por parte do Partido Socialista.

Sr. Deputado José Magalhães, faça favor.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, Sr. General, nesta fase já é possível beneficiar do património de respostas dadas, mas também

devo dizer que, pela evolução desta reunião, me apercebo de que pode ser um bocado fluida a perceção da natureza da Comissão.

De facto, por nós, não teríamos incluído sequer o equipamento aéreo na inquirição a fazer, mas, tendo isso sido aventado, não objetámos a que tal acontecesse.

De qualquer forma, esta é uma Comissão de Inquérito, não é uma comissão de avaliação e revisão da Lei de Programação Militar, não é a Comissão de Defesa Nacional, no seu giro corrente de avaliação, por exemplo, do impacto dos cortes orçamentais na operacionalidade e na prontidão da Força Aérea para as suas missões e, portanto, para o uso das suas capacidades, resultantes do investimento feito pelo Estado português nestes anos, como já bem referiu. Não é sequer a Comissão de Defesa Nacional a fiscalizar o cumprimento das recomendações do Tribunal de Contas, uma vez que o conteúdo das auditorias não é secreto, está publicado no *site* do Tribunal de Contas e é, portanto, material muito preciso, uma vez que cada uma das recomendações teve, ou não, seguimento e o Tribunal é soberano para avaliar esse grau de cumprimento, aliás, tem-no feito. Esses documentos foram pedidos pela Comissão de Inquérito, mas são acessíveis através de meios ao alcance de todos, designadamente dos órgãos de comunicação social.

Ora, o que temos de saber aqui, basicamente — e é isso que caberá relatar, o mais factualmente possível —, é quanto é que o Estado português despendeu nesses programas; se havia ou não necessidade do equipamento adquirido, em qualquer modalidade; se o equipamento entregue correspondeu às especificações desejáveis e é funcional, isto é, é operacional; e quais foram as vicissitudes que rodearam a aquisição e colocação ao serviço desse equipamento.

Muitas das questões que têm sido colocadas têm mais a ver com a nossa cultura geral em relação a esses equipamentos do que com o objeto do inquérito. Por outro lado, a maior parte das questões que geram respostas com interesse para o inquérito não podem ser colocadas à chefia do ramo, têm de ser colocadas ao poder político ou a alguns dos interventores no processo das contrapartidas. E, portanto, Sr. General, francamente, em relação às contrapartidas, não lhe vou perguntar absolutamente nada, porque só me poderia responder o que já respondeu, ou seja, que o ramo não teve intervenção, a não ser no acompanhamento da execução de algumas das contrapartidas, mas não na negociação, fixação e contratação das contrapartidas. Portanto, não vale a pena perguntar aquilo que não pode ser respondido.

Em relação a cada um dos programas, basicamente os que estiveram em análise foram os seguintes: a medida 05, portanto, MLU F16, da Lei de Programação Militar; os 5 P-3 Charlie; os 12 EH-101; os 12 C-295. E há um outro tema que não foi abordado, mas que tem relevância, que é o da cooperação com os outros ramos, designadamente quando se pensou que poderia haver um — como é que se lhe chamava?... — Grupo de Aviação Ligeira do Exército; esta ideia foi vogando e circulando mas, depois, acabou-se na ideia de que a Força Aérea deveria coordenar quaisquer meios aéreos, tanto ao serviço do Exército quanto da Marinha, se houvesse. Sucede que não há nem haverá, ao abrigo dos cortes mais recentes da Lei de Programação Militar.

O que lhe peço, em relação a cada uma destas coisas, e canonicamente, é um juízo sintético sobre a necessidade, a completude e as vicissitudes. Mas, para facilitar, dado que já o fez e para não ter de reeditar, gostaria só de certificar-me de que a ficha analítica, por assim dizer, consiste nisto: em relação aos F16, não há nenhuma dúvida sobre a

necessidade, nem sobre a credencial legal, nem sobre a execução. Houve vicissitudes, como assinala a auditoria do Tribunal Constitucional, no ponto 116, página 36, em que se notou que, por exemplo, metade dos PUMA estava em condições de alienação — só metade e não os outros, pelo que não havia condições para alienar os PUMA e fazer dinheiro para a Lei de Programação Militar —; os 10 Aviocar C-212 estavam com inibição de voo e, portanto, não podiam ser imediatamente alienados; e havia problemas também com 10 F16, porque o *upgrade* não estava acabado, mas depois foi acabado e completou-se a alienação.

Fora estas vicissitudes, o programa está em execução, é a capacidade necessária e a Força Aérea não regista qualquer problema quanto a este programa.

O Sr. **Presidente**: — Para responder, tem a palavra, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Presidente, Sr. Deputado, em relação ao programa dos F16, é um programa que nos satisfaz. Temos hoje um avião e um meio que nos permite cooperar com os nossos aliados em qualquer operação e em qualquer cenário que seja superiormente decidido. Ou seja, nós temos hoje capacidade para dar à tutela uma diversidade de opções de escolha e, obviamente, de decisão.

É um programa que — apesar das tais vicissitudes iniciais e de alguns atrasos dos primeiros aviões, porque, enfim... — tem corrido bem, correu bem.

É um programa que entregou os *deliverable* que precisávamos ter, e que esperávamos ter, e é um programa que, felizmente, fruto desta nossa participação no *Multinational Fighter Program*, ou seja, desta nossa cooperação com os outros países europeus que operam o mesmo modelo de

F16, exatamente igual, e com os americanos, continua em evolução. Assim sendo, este meio vai continuar a sofrer *upgrades* coordenados com os nossos aliados, de modo a que consiga manter-se em condições de operar nas missões internacionais e nacionais por mais alguns anos, até tendo em consideração, Sr. Deputado, como referiu, a nossa realidade e a dificuldade que teremos em substituir um meio que há de chegar ao fim do seu tempo. Mas esperamos que ainda possa durar alguns anos, assim sejamos capazes de manter paulatinamente a atualização e, como tem acontecido ao longo destes últimos tempos, fazer um bom *cost sharing* entre os vários aliados, naquilo que são os custos, particularmente os custos de desenvolvimento, que, como saberá, são sempre uma parcela significativa.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. General.

Sr. Deputado, mais alguma questão?

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sim, sim, Sr. Presidente, estou a ir projeto a projeto.

Em relação aos 12 EH-101, o programa está completado. Teve problemas de arranque, obviamente, teve um problema sério em relação aos custos de manutenção e há um problema de arquitetura contratual, à qual o ramo é alheio. A arquitetura contratual é analisada exaustivamente em relatórios sucessivos do Tribunal de Contas, foram feitas recomendações ao Governo, naturalmente, e foram feitas recomendações ao ramo, que não cabe aqui examinar porque são recomendações organizativas e em relação à capacidade de aceder à informação de gestão dos projetos, para ter informação na hora sobre a LPM. Mas isso não é objeto de inquirição nenhuma, nem tem de ser, é competência da Comissão de Defesa Nacional interessar-se por essa matéria.

Portanto, não o interrogo sobre a questão da arquitetura do processo de aquisição, nem sobre a modalidade escolhida — isso será objeto de discussão com as entidades que intervieram nesse processo —, o juízo que lhe peço é sobre a necessidade e o carácter apropriado da despesa e sobre os custos no tempo, sobretudo do processo de manutenção, e em relação à solução encontrada para a manutenção. Pergunto-lhe se essa solução é adequada e correta na relação custo-benefício ou se poderia haver uma alternativa e, nesse caso, qual.

O Sr. **Presidente**: — Sr. General, tem a palavra para responder.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, na realidade, consideramos que a manutenção destes helicópteros é cara. Normalmente, nós, na linguagem aeronáutica, dizemos que não há coisas baratas no meio aeronáutico. O que eu diria é que, em relação particularmente às vicissitudes deste helicóptero, como o Sr. Deputado bem disse, no princípio tivemos alguns problemas que nos obrigaram a reativar os Pumas durante um ano ou dois, já depois de termos extinto a esquadra, para colmatar um período de dificuldade de manutenção.

Na realidade, o contrato de manutenção do EH-101 — e a negociação deste contrato decorre normalmente sob a égide da Direcção Geral de Armamento e Infraestruturas — é um assunto que tem sido, nos últimos tempos, negociado — estamos na fase de renegociar todo o contrato.

Sr. Deputado, aquilo que temos afirmado e que julgo, enfim, que estamos a fazer noutras frotas é, como eu disse há pouco, que a Força Aérea tem os melhores técnicos do mundo. Haverá, eventualmente, alguma margem de manobra para podermos assumir alguma da manutenção,

tentando com isso reduzir outros custos, mas é um assunto que transcende a Força Aérea, particularmente por causa da complexidade da negociação deste tipo de programas.

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado, pretende colocar mais alguma questão?

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

Em relação aos 12 C-295, o juízo que se pode fazer, do ponto de vista, digamos, técnico-militar, julgo que é similar ao que formulou anteriormente. Os problemas com este programa estão, basicamente, na componente organizativa, ou seja, também, mais uma vez, na arquitetura, uma vez que ela envolve a segunda auditoria do Tribunal de Contas, uma determinada intervenção da EMPORDEF e da Defaerloc, com problemas de concatenação e de imediação na resolução das questões práticas que se colocam. Mas isso não está no objeto deste inquérito, o que está, porventura, no objeto do inquérito é saber se disso decorreu aumento dos encargos para o Estado português.

Segundo a auditoria do Tribunal de Contas, o aumento de encargos ter-se-ia cifrado em mais de 115 milhões de euros, mas em relação à completude do programa julgo que o juízo é o de que está completo, estão operacionais as aeronaves e a capacidade é robusta e, portanto, basicamente correta.

O Sr. **Presidente**: — Sr. General, faça favor.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Nós estamos satisfeitos com a frota C-295. É uma frota que cumpre a missão que justificou a sua

aquisição. A relação entre a Força Aérea, a Airbus Military e a EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) é excelente. Para além de uma relação fornecedor-cliente, temos um acordo de parceria em que estamos a colaborar no desenvolvimento de projetos comuns, em que a Força Aérea está a desenvolver projetos de engenharia para a Airbus Military e, portanto, há aqui uma mais-valia direta para a Força Aérea. Estamos satisfeitos com esta capacidade, o avião corresponde àquilo que era a nossa intenção; as missões de acompanhamento e de fiscalização, quer no âmbito do contrato de fornecimento, quer no âmbito do contrato de sustentação têm feito os seus relatórios — o último relatório, de abril de 2014, revela, precisamente, que o processo está a andar. Portanto, Sr. Deputado, corroboraria que a capacidade existe, estamos satisfeitos com ela. Nós queremos sempre mais, mas estamos satisfeitos com o que temos.

O Sr. **Presidente**: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, na ótica de juntar informação sobre este meio e sobre este projeto, talvez o relatório que o Sr. General referiu pudesse ser enviado à Comissão de Inquérito, porque isso certamente é útil para a elaboração do relatório e ele é, basicamente, factual. Portanto, eu formularia esse pedido e, simultaneamente, colocaria a última questão.

A última questão diz respeito à cooperação da Força Aérea com os outros ramos. A Força Aérea sofreu uma grande evolução — estamos a falar de um período muitíssimo longo. Se considerarmos o fim dos anos 90 e o ano de 2014, é um período realmente longo, em que aconteceram muitas coisas e coisas determinantes nos teatros de operações e nas adaptações do sistema de forças.

Mas essa cooperação entre a Força Aérea e os outros ramos, prevista na Lei de Programação Militar, tinha implicação no uso de equipamentos, designadamente de meios aéreos e outros, inclusivamente para uso da Marinha.

Em que ponto é que estamos nesse processo de cooperação? Lendo o último relatório de execução da Lei de Programação Militar, vi menções a que os programas estão cancelados e sem verbas, sem dotações para execução. Julgo que isso corresponde ao último retrato de situação, uma vez que a Lei de Programação Militar está em processo de revisão, mas como esperámos pela adoção das tais «bíblías», elas agora já estão aprovadas mas ainda não foi encetado o processo de aprovação da Lei de Programação Militar, o que significa que, neste momento, esse grau de cooperação está reduzido a zero, tanto quanto percebo, ou existe, usando outros meios que não os que tinham sido ambicionados.

O Sr. **Presidente**: — Sr. General, tem a palavra, para uma resposta final ao Sr. Deputado José Magalhães.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, a cooperação com os outros ramos faz parte da nossa missão e nós não estaríamos a cumpri-la em condições se não tivéssemos sempre uma postura de cooperar. E nós fazemo-lo.

Poderei não ter apanhado exatamente quais eram os programas que o Sr. Deputado estava a referir,...

O Sr. **Presidente**: — Sr. Deputado José Magalhães, se quiser esclarecer, tem a palavra.

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sim, Sr. Presidente.

Por exemplo, previu-se, em determinado momento, que o Exército beneficiasse ou participasse no programa NH90 — 10 hélicópteros médios; foi feita a adesão em 21 de dezembro, ou de outubro de 2001. Em 2012, foi denunciada a participação de Portugal no programa NH90 e, portanto, adeus, hélicópteros ligeiros. Isto está referido na página 20 do relatório de 2013 de execução da Lei de Programação Militar, por exemplo.

No caso da Marinha, há também programas de cooperação, uma vez que havia a ideia de que meios aéreos em meios marítimos, nas embarcações adequadas, seriam uma mais-valia em termos da capacidade de projeção de força para o sistema de forças nacional.

Era a isto que me referia, Sr. General.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra, Sr. General, se quiser complementar.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Sr. Deputado, nós, no dia a dia, com os meios que temos, cooperamos com o Exército. Eu daria um exemplo: está, neste momento, a decorrer, em Ovar, um exercício no âmbito da Agência Europeia de Defesa, o Hot Blade, um exercício de helicópteros, em que há a participação dos nossos camaradas do Exército. Quando o Exército faz exercícios, nós destacamos, quando isso é adequado ao objetivo do exercício, os meios para os apoiar. Portanto, isso tem acontecido.

O programa NH-90 era um projeto do Exército, no qual a Força Aérea não tinha participação. A minha convicção é a de que precisando o Exército de ter capacidade de manobra tática, utilizando helicópteros, a

Força Aérea tem por missão dar-lhe essa capacidade de manobra tática. E nós, no âmbito do que é o nosso dia-a-dia, temos essa obrigação.

Devo dizer também que hoje, nesta altura — e é público —, a Força Aérea tem um problema sério com esta frota do EH-101, não tanto com a frota, mas com as tripulações. Portanto, a nossa capacidade para cooperar não será aquela que nós ambicionávamos. No entanto, é minha convicção e é minha ambição que nós temos de ter capacidade para apoiar o Exército e a Marinha com os meios que temos.

Fazemo-lo, por exemplo, nos exercícios, destacando controladores aéreos avançados e *tactical air control parties* para junto das forças terrestres, para que eles possam cooperar nas operações utilizando os sistemas de vigilância que a Força Aérea tem, seja o P3, seja o F16, utilizando o sistema Rover, como lhe chamamos, que é um sistema em que o comandante do Exército pode estar a ver o que se está a passar. E nós temos como obrigação e temos por missão fazê-lo.

Hoje temos algumas limitações, é um facto, não vale a pena escamotear essa realidade, mas temos esse objetivo e queremos desenvolvê-lo e continuar a fazê-lo.

O Sr. **Presidente**: — Passamos, agora, a uma segunda ronda, se os Srs. Deputados quiserem ainda algum esclarecimento complementar.

Sr.^a Deputada Cecília Meireles, precisa de mais algum esclarecimento complementar?

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sr. Presidente, só um pequenino esclarecimento.

O Sr. **Presidente**: — Dispõe de 5 minutos, Sr.^a Deputada.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Sim, Sr. Presidente, mas creio que não os usarei. É só para esclarecer o sentido das perguntas, porque a verdade é que o objeto desta Comissão de Inquérito é a aquisição de equipamento militar.

E a primeira coisa que temos de perguntar, creio eu, é se fazia sentido adquirir o equipamento militar. Esta deveria ser a primeira pergunta, porque se os contratos até podem ser perfeitos, mas se o equipamento militar não for preciso, ou se não for preciso naquela altura, se pudesse ficar para daqui a 10 ou 20 anos, obviamente que nada disto faria sentido, e nós não partimos do pressuposto de que há um equipamento militar, designadamente aquele que anda debaixo de água, que não é nada preciso e que todos os outros são essenciais e urgentes. Não partimos desse pressuposto, queremos utilizar o mesmo critério para todos.

Já percebi das suas palavras que aquilo que nos diz é que todas estas aquisições faziam sentido. O que lhe pergunto é se eram urgentes, ou seja, se havia necessidade de serem feitas naquele momento, se poderiam ter sido feitas depois ou, até, se deveriam ter sido feitas antes, porque aquilo que se percebe é que entre o momento em que a Força Aérea identifica uma necessidade e o momento concreto da aquisição há um grande espaço de tempo. Portanto, em muitos casos, eventualmente, estas aquisições poderão ter até sido feitas tarde demais.

Em segundo lugar — e não dizendo diretamente respeito à Força Aérea, mas porque envolve uma aeronave —, o que lhe pergunto é o seguinte: sendo uma aquisição que se destinava — ou que se destinaria, caso tivesse sido concretizada, o que não foi o caso — à aviação ligeira do Exército, qual é a sua opinião técnica em relação à aquisição da aeronave Eurocopter EC635, que acabou por ser cancelada e não ser realizada, e que,

como digo, não se destinava à Força Aérea mas sim à aviação ligeira do Exército.

O Sr. **Presidente**: — Tem a palavra para responder, Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr.^a Deputada, respondendo à primeira questão, entendo que os equipamentos eram necessários e que foram adquiridos em tempo certo. E digo isto, porque embora os processos de aquisição tenham um tempo significativo entre a decisão e a receção do meio, digamos assim, o facto é que não houve quebras de capacidade.

Portanto, nós identificámos, em devido tempo, que determinados meios precisavam de ser substituídos e fizemos essa substituição a tempo de não perder a capacidade que tínhamos, mas substituímo-los suficientemente tarde, pelo que os aviões, como foi dito há pouco, deixaram de ter valor comercial. O facto de ser difícil vender alguns equipamentos e de os termos substituído em determinado tempo, provavelmente justifica o facto de os termos substituído em fim de vida, digamos, comercialmente interessante, o que sustenta o tempo, a forma e aquilo que foi feito.

Sr.^a Deputada, tenho alguma dificuldade em falar sobre o EC635 por dois motivos: não sou piloto de helicópteros e conheço pouco esse programa.

Como disse há pouco, entendo que o Exército precisa da sua capacidade de manobra. Não vou, se me permite, entrar na discussão de quem é que deve fazer o quê.

A Sr.^a **Cecília Meireles** (CDS-PP): — Também não é isso que pretendo!

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Acho que neste momento não será correto entrar nesse objetivo. O certo é que esse meio, na altura, interessava ao Exército e, eventualmente, também poderia interessar à Força Aérea para substituição futura do Allouette III, que é um helicóptero que também está em fim de vida operacional, que já leva mais de 50 anos de operação.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. General.

Como a Sr.^a Deputada Cecília Meireles terminou as suas perguntas, tem a palavra o Sr. Deputado Jorge Machado.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. General, pretendo voltar, muito rapidamente, a duas questões que não ficaram totalmente esclarecidas na primeira ronda.

Pergunto-lhe o seguinte: na escolha de 12 helicópteros, o EH-101, aquele que é, reconhecidamente, um dos helicópteros mais caros do mundo, não foi feita nenhuma ponderação relativamente ao custo-benefício?

Poderá dizer-me: «Bom, nos Açores e na Madeira, ter um helicóptero com estas características e com esta autonomia faz sentido. Em Portugal Continental, se calhar não faz tanto sentido». Pergunto: não poderia ter sido arquitetada uma solução bem mais económica do ponto de vista das necessidades do território nacional com um helicóptero mais caro para as regiões autónomas e um com uma autonomia menor, mais ligeiro, para o território de Portugal Continental?

Esse tipo de análise foi ou não foi feita pela Força Aérea? Foram ou não consideradas outras hipóteses de aquisição de equipamentos que não o EH-101? Porque nós, relativamente à aquisição de submarinos e de outros equipamentos, temos sempre um concorrente. Aqui há uma espécie de uma situação opaca quanto a esta matéria em que parece que não há concorrentes para este equipamento. E temos dúvidas que assim seja.

Uma outra pergunta não foi respondida. É que nós não consideramos normal que o Estado português compre, repito, um dos helicópteros mais caros do mundo e que, ao mesmo tempo, não seja assegurado um contrato de manutenção. Não percebo! E, ainda por cima, com a manutenção que não é feita nem garantida em território nacional. Pode responder a essa matéria? A informação que tínhamos era a de que a manutenção era dependente da empresa e não feita com transferências tecnológicas para garantir a manutenção aqui, em Portugal.

Seja como for, não achamos normal que seja feita a aquisição deste equipamento sem o respetivo contrato de manutenção, pelo que lhe pergunto se é normal comprar-se este tipo de equipamento tão caro sem este tipo de garantias relativamente à manutenção e tendo em conta os problemas que isto suscitou.

Mais: numa breve procura em alguns *sites*, percebe-se que este problema de manutenção não é novo, que vários países tiveram o mesmo problema. E nós não aprendemos com isso? Por que é que não comprámos outro equipamento? Por que é que não assegurámos a manutenção dos equipamentos? Por que é que o Estado não foi diligente relativamente a esta matéria?

E admito, Sr. General, que a culpa não seja da Força Aérea. Estou perfeitamente de acordo que há responsáveis políticos. Mas queria deixar-

lhe a pergunta para alguma consideração extra que quisesse colocar relativamente a estes dois assuntos.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente. Muito obrigado, Sr. Deputado.

Quanto à primeira questão, Sr. Deputado, quando falamos de busca e salvamento aéreo e quando falamos de busca e salvamento marítimo, as distâncias a que os navios andam nas ilhas é igual à distância a que os navios andam no continente. Há relativamente pouco tempo, fizemos uma ação a 350 milhas a noroeste do Montijo. Portanto, para os helicópteros fazerem uma extração de um doente, seja um náufrago ou um doente de um navio, tanto faz... Quer dizer, as necessidades nas ilhas ou as necessidades no continente são as mesmas — vai àquela distância buscar uma pessoa. Digamos que, em termos de requisito operacional, não existe diferença entre operar a missão de busca e salvamento no continente ou nas ilhas.

Adicionalmente, ter dois helicópteros diferentes para fazer a mesma missão, o custo de aquisição provavelmente seria diferente, mas seriam duas linhas de sustentação independentes e cada uma com o seu custo. Aí poderia haver alguns problemas de custos. Nós não temos estudos, o que fizemos foi definir requisitos e, propondo-os à tutela, feito o concurso, fizemos um processo de seleção. E se o EH-101 foi selecionado é porque, indubitavelmente, era melhor do que os outros helicópteros que apareceram a concurso, porque houve outros, nomeadamente americanos. Este foi considerado melhor do que os outros.

Em relação à segunda questão — aliás, julgo que acabei por responder às duas —, sobre se se justificava ter duas frotas, nós entendemos que não. Sr. Deputado. Eu diria que não substituímos o EH-101 por um helicóptero de menor tamanho, porque a distância a que fazemos as coisas é a mesma. Nós podemos é ter um sistema complementar.

Por exemplo, hoje, a Força Aérea tem um Allouette III permanentemente destacado em Ovar para fazer proteção costeira. É o que podemos, é o que fazemos, mas também tenho de dizer, se me permite, Sr. Deputado, que se houver um naufrágio a 10 km, a 15 km da costa, o Allouette III já lá não vai, tem de ir o EH-101, do Montijo, porque o Allouette III não tem condições para fazer essa operação.

Portanto, há aqui uma sobreposição de meios que pode ser, inclusivamente, a de utilizar mais-valias — e nós, em tempo, pensámos nisso — com outros meios nacionais e com outras capacidades necessárias no País. Há uma necessidade de complementaridade, mas, eu diria, não de substituição.

O Sr. **Jorge Machado** (PCP): — Não falou da manutenção!

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Desculpe, Sr. Deputado.

Em relação ao contrato de manutenção, esta é, efetivamente, da responsabilidade técnica do fabricante. Portanto, quem responde perante a Força Aérea sobre a manutenção dos helicópteros é a Agusta-Westland, sendo que quem está a fazer essa manutenção no dia a dia é a OGMA, que é subcontratada pela Agusta Westland. Essa manutenção está a ser feita no Montijo, na Base Aérea n.º 6, com algumas intervenções feitas por nós, mas trata-se quase de manutenção de linha da frente. A manutenção do EH-

101 é da responsabilidade da Agusta Westland, com quem o Estado português tem um contrato, mas, tanto quanto julgo saber, subcontratou a OGMA para executar essa manutenção.

Quanto à razoabilidade ou não de haver esse contrato que o Sr. Deputado referiu, são decisões que ultrapassam a Força Aérea e sobre as quais não me quero pronunciar.

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. General.

Segue-se, na ordem das perguntas, o Sr. Deputado António Prôa.

O Sr. **António Prôa** (PSD): — Muito obrigado, Sr. Presidente.

Sr. General, brevemente, a minha questão tem a ver, apenas, com os helicópteros EH-101.

Há pouco, o Sr. General referiu a data da assinatura do contrato de aquisição — Dezembro de 2001. Referiu também, e agora voltou a fazê-lo, a questão da ausência de um contrato de manutenção. Permita-me que afirme que me parece estranho, mas a minha opinião neste âmbito é pouco relevante.

Portanto, a questão que lhe coloco é a de saber, no âmbito de aquisições de equipamentos militares, se é normal não haver contratos de manutenção para equipamentos com a complexidade e a especificidade destes, que têm tecnologia de ponta, e se é normal, no âmbito de aquisição de equipamentos militares, não haver, aquando do contrato de aquisição, previsto ou subscrito mesmo contratos de manutenção.

Se o Sr. General fosse chamado a pronunciar-se sobre a vantagem de garantir um contrato de manutenção aquando da aquisição de um qualquer equipamento militar deste tipo, com estas características e com esta

complexidade, aconselharia a ter garantido um contrato de manutenção ou se dispensaria essa preocupação?

Muito obrigado.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. Deputado.

Para responder, tem a palavra o Sr. General.

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente, e muito obrigado, Sr. Deputado.

Sr. Deputado, efetivamente, a Força Aérea... ou, melhor, eu diria o Estado português aprendeu. Nestes processos aprende-se. Confesso que não sei o que esteve na base da decisão de não se ter feito logo o contrato de manutenção com o EH-101. Não sei o que esteve nessa base.

Acontece que, a seguir, quando adquirimos o C-295, fizemos um contrato de manutenção na altura da compra, em que houve um contrato de fornecimento e houve logo um contrato de manutenção. E fizemos bem, porque é um contrato que consideramos bom.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. General.

Os Srs. Deputados do Partido Socialista pretendem ainda colocar questões?

O Sr. **José Magalhães** (PS): — Sr. Presidente, se me permite, só insisto na tal questão da documentação complementar que pode ser, de facto, útil para complementar o que a Lei de Programação nos informa.

O Sr. **Presidente**: — Essa informação já está pedida. O Sr. General terá a percepção exata de... *(Por razões de ordem técnica, não foi possível reproduzir as palavras finais do Presidente.)*

O Sr. General **José Araújo Pinheiro**: — Muito obrigado, Sr. Presidente. De todas as ações das permissões de acompanhamento e de fiscalização que existem são feitos relatórios periódicos. Como tive a oportunidade de dizer, o P-3 já tem 23 relatórios de acompanhamento feitos; o C-295 também terá certamente. Teremos todo o gosto em enviar esses relatórios.

O Sr. **Presidente**: — Muito obrigado, Sr. General.

Queria só, antes de terminar, e pedindo desculpa, para já, ao Sr. General, dizer que o Sr. Deputado José Magalhães apresentou também um requerimento, dizendo: «Com vista à completa informação devida junto do Estado-Maior do Exército,... — portanto, não diz respeito a esta audição, mas à de sexta-feira passada... — «... requer-se que seja solicitado o envio de informação escrita sobre o calendário exato de entregas de VBR 8X8 e o lançamento de interrupção do programa NH-90 que dotaria o Exército de 10 hélicópteros médios.»

Penso que não haverá nenhuma oposição a que esta documentação seja pedida. Portanto, deve considerar-se aprovado este mesmo requerimento e ser-lhe dado seguimento, sendo pedida esta documentação.

Queria agradecer ao Sr. Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General José Araújo Pinheiro, bem como ao Sr. Coronel e à sua ajudante de campo, a presença aqui, esta tarde, na Assembleia da República.

À semelhança do que aconteceu com outras audições anteriores, quero agradecer a vossa disponibilidade, o detalhe e a precisão, o que outra

coisa não seria de esperar de quem vem da Força Aérea e que foi piloto de carreira e, como tal, é preciso nas suas respostas, as quais penso que, de facto, foram precisas, detalhadas e muito úteis para os nossos trabalhos, como é evidente.

Quero ainda dizer às Sr.^{as} e Srs. Deputados que, nesta nossa lógica de reuniões praticamente contínuas, a próxima reunião da Comissão terá lugar amanhã, às 10 horas da manhã, com as audições do ex-Ministro da Defesa Dr. António Vitorino e, depois, à tarde, do ex-Ministro da Defesa Dr. Júlio Castro Caldas.

Portanto, amanhã retomaremos os nossos trabalhos às 10 horas da manhã.

Está encerrada a reunião.

Eram 17 horas e 23 minutos.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.