

# A Capacidade Aérea da União Europeia

Coronel  
Nuno Miguel Pascoal Dias Pereira da Silva



## 1. Introdução

Este trabalho pretende apresentar, a uma audiência especializada em assuntos aeronáuticos:

- O que é actualmente a Política Europeia de Segurança e Defesa (PESD), quais os seus principais documentos basilares, nomeadamente o Tratado Reformador, o “European Security Strategy” e o “Headline Goal” 2010.
- Analisar quais são os principais passos dados para dotar a União Europeia (UE) de uma capacidade de Reacção Rápida, nomeadamente o conceito de “Battle Group” e o conceito de Reacção Rápida Aérea. Não abordaremos o conceito de Reacção Rápida Marítima para não alongar demais a exposição.
- Dar uma panorâmica geral do processo de Desenvolvimento de Capacidades na UE de que o processo de escrutínio, identificação e avaliação, (Structinising, Assessing and Evaluation process), iniciado após o Catálogo de Requisitos (RC05), conduziu a uma identificação e posterior avaliação das lacunas existentes na UE.
- Em que consiste uma Capacidade Militar e enumerar os seus principais elementos constitutivos, tendo em vista diferenciar as Capacidades das Forças, facto que gera por vezes alguma confusão.
- Quais as principais lacunas existentes na União Europeia em termos aéreos e qual o risco operacional existente caso estas não sejam colmatadas.
- Efectuar uma breve análise da Capacidade de Projecção Estratégica da União Europeia.
- Demonstrar que com as capacidades aéreas existentes na UE, muito dificilmente se conseguirá atingir o objectivo de reduzir o tempo de intervenção da UE numa qualquer operação.
- Demonstrar que as actuais “Strategic Planning Assumptions” (SPAs), os pressupostos de planeamento de todo o Desenvolvimento de Capacidades da UE no Headline Goal 2010, que consubstanciam o seu nível de ambição político e militar é muito difícil de atingir com as Capacidades existentes na UE.

- Demonstrar que sem um grande investimento no desenvolvimento de capacidades aéreas, por parte dos Estados Membros, não é possível cumprirem-se os objectivos determinados pelo poder político de que a UE deva adquirir uma Capacidade de reacção imediata/rápida para fazer face às crises.

## **2. O Tratado Reformador da União Europeia (“Tratado de Lisboa”?)**

O Tratado Reformador da UE, eventualmente o Tratado de Lisboa, está actualmente em fase de conclusão, a sua não concretização durante a Presidência Portuguesa, que infelizmente é quase uma “crónica de uma morte anunciada”, tem a ver com “timings” políticos externos, designadamente com as eventuais eleições na Polónia, e não com qualquer incapacidade nacional em gerir o “dossier”.

O Tratado Reformador é um “downgrading” do Tratado Constitucional. A ambição é muito menor, por exemplo o Tratado Constitucional previa a existência dum Ministro dos Negócios Estrangeiros para a União Europeia, figura que ora desapareceu, continuando a figura do SG/HR para a PESD, a assumir de alguma forma a representação externa na área da PESC.

O Tratado Reformador da União Europeia é, em nossa opinião, um “Filho de um Deus Menor” do “tristemente célebre” Tratado Constitucional da UE, morto após o paradoxal resultado do referendo Francês, causado exclusivamente por diferendos políticos internos, uma vez que a forma como o Tratado estava redigido estava de acordo com toda a estratégia Francesa para a Europa servindo na perfeição os seus interesses, e posteriormente seguido do resultado do referendo Holandês.

As grandes novidades em termos de PESD que o Tratado Constitucional referia e que foram revertidos para o novo Tratado Reformador da UE são:

- A Agência Europeia de Defesa, entretanto já a funcionar<sup>1</sup>, que surge como uma nova entidade no âmbito da PESD, cujas grandes linhas gerais estruturantes estão expressas no novo Tratado Reformador da UE.
- A possibilidade de alguns Estados Membros poderem estabelecer entre si cooperações reforçadas/estruturadas<sup>2</sup>, ou seja que determinados Estados Membros voluntariamente podem desenvolver determinadas capacidades em conjunto para serem utilizadas no âmbito da PESD<sup>3</sup>, ou para desenvolverem novos projectos.

## **3. O “European Security Strategy”**

O “European Strategic Security” (ESS), documento elaborado pelo “High Representative” para a Política Externa de Segurança Comum da União Europeia, Sr Javier Solana, no ano de 2004 em plena crise do Iraque, e considerado pela maioria dos Estados Membros da UE como o seu Conceito Estratégico, explicita a necessidade de conferir à União

Europeia uma Capacidade de Reacção Imediata para poder responder a uma crise que venha a eclodir na sua área de interesse<sup>4</sup>.

O ESS refere ainda que a Organização das Nações Unidas é a Organização Internacional por excelência sob a égide da qual devem ser colocadas as capacidades de reacção imediata da UE e o Continente Africano o seu espaço de actuação privilegiado.

#### **4. O Headline Goal 2010**

Após ter sido atingido parcialmente o objectivo definido em Helsínquia em 2003, foi definido um novo objectivo estratégico de desenvolvimento de Capacidades Militares<sup>5</sup> a atingir em 2010, que se designou por Headline Goal 2010 (HG 2010).

O HG 2010 para além de assumir o objectivo traçado em Helsínquia (60 000 homens, 60 dias, auto sustentáveis por um ano, para efectuar missões de Petersberg), define ainda que a União Europeia deva adquirir Capacidades Suplementares que lhe permitam afirmar-se como um actor Global; ocorrer de imediato a um eventual conflito ou catástrofe natural (Capacidade de Reacção Imediata<sup>6</sup>); fazer face ao terrorismo e a eventuais novos cenários de planeamento, em consonância com o documento definido a montante designado por “European Strategic Security” (“ESS” Documento “Solana”).

##### **a) Conceitos de Resposta Rápida**

Tendo em vista conferir à UE uma capacidade de Reacção Rápida, conforme determinado no ESS, foram desenvolvidos os conceitos de Reacção Rápida da UE no âmbito do “Headline Goal 2010”, nomeadamente o “European Union Battle Group concept”, o “European Union Maritime Rapid Response concept” e o “Rapid Response Air initiative concept”, que em conjunto dão “corpo” ao Conceito de Resposta Rápida da União Europeia (“European Union Military Rapid Response Concept” (EUMRRC)).

O EUMRCC deve definir as Capacidades e os subsequentes pacotes de forças combinadas e conjuntas, que constituem os Elementos de Reacção Rápida (“Rapid Response Elements” (RRE)), desenhados para fazer face a uma determinada tarefa específica, num elevado grau de prontidão. Estes “RRE” poderão também ser parte integrante duma força capaz de conduzir operações de baixa escala (“smaller scale operations”<sup>7</sup>).

##### **b) European Union Battle Group (EUBG)**

O “Headline Goal” 2010, objectivo a atingir pela UE em 2010, é explícito quando refere que a União Europeia tem de criar entre 8 a 10 “Battle Groups” (BGs) tendo em vista dotar-se de forças capazes de lhe conferirem uma Capacidade de Reacção Imediata. Os BGs darão à União Europeia a Capacidade de Reacção Imediata em termos de “Forças” que a União Europeia necessita para fazer face aos seus interesses.

O Conceito de BG é um conceito operacional que estabelece a necessidade de se dotar a UE de Forças (BG) com um Comando de Força (FHQ, baseado no comando de uma Brigada) cerca de 1 500 homens, tendo como base o Batalhão de Infantaria e os meios de Apoio de Combate e Apoio de Serviços achados necessários. O BG deve estar no TO 10 dias (“reaction Time”) depois da tomada de decisão política (reaction time), ter uma capacidade de sustentação até 30 dias sem ser reabastecida e de 120 dias caso seja reabastecida, ser capaz de cumprir todo o espectro de Missões de “Petersberg” e actuar até uma distância de 6 000Km de Bruxelas.

OS 6 000 km de raio de acção com centro em Bruxelas são pois a distância para a qual se deve planear o número de meios de transporte necessários para efectuar a projecção (“Deployability”) e consequente sustentação (“Sustainability”) do BG caso seja necessário efectuar reabastecimentos.

Tendo em vista cumprir os critérios supra estabelecidos os BGs terão que ser projectados única e exclusivamente por via aérea (10 dias de tempo de reacção).

Para termos uma ideia, em termos logísticos foi calculado que o BG necessitaria inicialmente de cerca de 14 km lineares de contentores, só para transportar o material de apoio necessário à sua sustentação inicial.

Os maiores problemas que se põem ao BG são os seus próprios critérios, ou seja o tempo de 10 dias (reaction time), para que a força de cerca de 1 500 homens (dimensão da Força) chegue ao TO, associada à distância de 6 000 km contados a partir de Bruxelas, o que aliado ao expectável reduzido nº de APODs/DOBs<sup>8</sup> fazem com que a equação se torne uma impossibilidade, senão se mexer numa das constantes<sup>9</sup>.

Todos os Estados Membros, sem excepção, que participam nos distintos BGs disponibilizados para a UE, declararam aquando da sua disponibilização nas “Battle Group Generation Conference” (BGGC) em Bruxelas, ter capacidade própria para efectuar a projecção das suas Forças, baseados na assumpção de que os acordos que têm estabelecidos bilateralmente funcionam assim como os diversos contratos.

Se todos os Estados Membros, que participam na construção dos BGs, (o nível de ambição da UE é a de efectuar até 2 operações de nível BG em simultâneo), simultaneamente precisarem de aeronaves e se recorrerem ao SALIS, e a outro tipo de contratos ou acordos bilaterais, parece ser difícil existirem aeronaves em número suficiente no mercado para satisfazer essas necessidades de projecção estratégica, no tempo de reacção de 10 dias, e mesmo que os haja não existem APODs/DOBs em quantidade suficiente nos eventuais TOs que o ESS definiu como prioritários, nomeadamente em África.

### **c) “Rapid Reaction Air Initiative Concept”**

Atendendo às suas características específicas o poder aéreo pode concentrar forças a

longas distâncias num curto espaço de tempo em todo o espectro das “Missões de Peteresberg”.

O poder aéreo providencia meios únicos e determinantes para que a UE possa efectuar uma Resposta Rápida a uma determinada Crise. No entanto o sucesso do uso do poder aéreo dependerá sempre da capacidade que a UE tenha de gerar rapidamente capacidades aéreas, bem como de gerar uma estrutura de comando e controlo e de suporte adequadas.

O objectivo do estudo, ainda a decorrer no âmbito do Comité Militar da UE, é o de desenvolver um conceito que permita agilizar o processo de Geração de Forças, por forma a criar uma capacidade de Resposta Aérea Rápida, efectiva, credível e coerente, no âmbito do “Headline Goal” 2010, a partir os meios disponibilizados pelos Estados Membros para o Catálogo de Forças (Forces Catalogue 07).

Os pressupostos do estudo são:

- A UE não tem “standing forces”<sup>10</sup>, nem possui nenhuma capacidades exclusivamente dedicadas.
- A resposta rápida na UE está sempre dependente de um processo prévio de Geração de Forças.
- O controlo centralizado é fundamental e deve ser exercido por um “Combined Joint Forces Air Component Command” (CJFACC), que deverá ser previamente designado.
- É fundamental que exista uma estrutura de comando e controlo capaz<sup>11</sup>.

## **2) O processo de Desenvolvimento de Capacidades**

### **a) O Catálogo de Requisitos (RC 05)**

Para que a União Europeia atinga o HG 2010, foi elaborado pelo Comité Militar da UE um novo Catálogo de Requisitos Operacionais (“Requirements Catalogue” (RC05)), em que são definidas as Capacidades, que a UE requer em termos de quantidade e qualidade.

Parece-nos ser importante, nesta fase, tentarmos definir o que é uma Capacidade Militar e quais os seus elementos integradores. Na UE este Conceito ainda está por definir.

Uma “Capacidade Militar” é um conjunto de meios aliados a uma doutrina e procedimentos que em conjunto contribuem para a assumpção dum determinado objectivo/fim.

Os elementos constitutivos de uma Capacidade Militar são; o pessoal, o equipamento; a sustentação; a doutrina; a prontidão; a interoperabilidade; o treino e a projecção.

O RC 05 estabelece um novo cenário de planeamento designado por “Stabilization and Reconstruction”, e assumiu os dois sub-cenários (constantes no anterior Catálogo de Requisitos) do cenário de Assistência Humanitária, nomeadamente o de Ajuda Humanitária e o de Operações de Evacuação, como cenários diferenciados.

No Catálogo anterior, HHC 2003, só estavam definidos os Cenários de Separação de Partes pela Força, Prevenção de Conflitos e Assistência Humanitária<sup>12</sup>, pelo que o número de Requisitos era menor<sup>13</sup> do que o actual que define cinco cenários de planeamento.

No RC05 o terrorismo foi considerado como uma ameaça que há que ter em conta em todas as eventuais operações militares, não tendo sido considerado um cenário por si só, mas sim uma ameaça transversal a todos os cenários, originado uma necessidade acrescida de requisitos para protecção das Forças.

### **b) As “Strategic Planning Assumptions” no RC 05**

No novo RC 05 foram definidas novas “Strategic Planning Assumptions”, (SPA), que foram os “Enablers Key Drivers” de todo o processo de desenvolvimento de Capacidades da UE, ou seja foram assumidas como os pressupostos de planeamento de todo o novo Processo de Desenvolvimento de Capacidades.

Da leitura das SPAs podemos deduzir que o cenário de Evacuação de cidadãos da UE parece ser a 1ª prioridade estabelecida, pois está presente em todas as Concorrências, e que o cenário de Ajuda Humanitária é a segunda prioridade estando só presente em duas Concorrências (Concorrência 1 e 2), em qualquer destes dois cenários o tempo de reacção e a distância são vitais para o cumprimento da Missão.

As mais importantes “SPAs” em termos de projecção estratégica<sup>14</sup>, as que mais nos interessa analisar, nesta audiência especializada, têm a ver com a distância<sup>15</sup>, o tempo<sup>16</sup>, e o nº de operações simultâneas que a UE pretende realizar (concorrência)<sup>17</sup>. Este último factor aumenta exponencialmente os Requisitos Militares necessários, quer em termos de aeronaves quer em termos de APODs/DOBs.

Assim e a título de exemplo:

Se a UE pretender efectuar uma operação de evacuação, a uma distância de 15 000 km contados a partir de Bruxelas, distância que Portugal defende de “unhas e dentes”, necessita sensivelmente do dobro dos aviões necessários, do que necessitaria para fazer a mesma operação a 10 000 km, no tempo de 10 dias, (dados extraídos do “Adams”<sup>18</sup>), não contando com a imponderabilidade da existência ou não de APODs/DOBs em quantidade suficiente no TO.

### **c) O Processo de escrutínio, identificação e avaliação (“Scrutinising, Assessing and Evaluation”, SAE)**

Os Estados Membros, de acordo com os Requisitos Militares estabelecidos no RC05, deram novas contribuições com Forças, que foram escrutinadas (FC 07), ou seja que foram comparadas com Unidades de Referência. Posteriormente foram identificadas as lacunas existentes na UE em termos de Capacidades (“assessed”), quer em termos quantitativos quer qualitativos, sendo estas posteriormente avaliadas em termos do risco operacional (“evaluation”), ou seja do risco que se pode correr, numa determinada operação, caso não exista determinada Capacidade na UE.

O risco operacional foi escalonado desde o muito elevado (“Very High”), até à inexistência do mesmo, de acordo, essencialmente, com a eventual probabilidade de existência de baixas, associado à probabilidade de não concretização do objectivo operacional (não se atingir o “Military end State”).

O Catálogo de Progresso (“Progress Catalogue 07”), em elaboração actualmente, no período da Presidência Portuguesa da UE, em termos muito sintéticos, além de analisar as lacunas existentes na UE de acordo com o risco operacional, categoriza-as de seguida de acordo com esse mesmo risco, e finalmente prioriza-as de acordo com a probabilidade de ocorrer uma operação, utilizando uma ferramenta de gestão designada por “Risk Management”.

## **5. As grandes lacunas em Capacidades Aéreas**

### **a. Lacunas na área do Comando e Controlo**

Podemos afirmar que as principais Lacunas Aéreas na União Europeia são na área do comando e controlo, respectivamente as relacionadas com a Capacidade de efectuar o Comando e Controlo ao nível táctico, bem como as de efectuar a gestão do tráfico regional e local.

As lacunas nas capacidades de comando e controlo aéreos limitam o estabelecimento dos números de APODs<sup>19</sup>/DOBs; o estabelecimento e a manutenção de medidas de controlo aéreos e o estabelecimento e manutenção de CAPs; factores que limitam decisivamente a campanha aérea, podendo implicar atrasos na projecção de uma eventual força e na sua sustentação logística, podendo comprometer a Missão.

Para todas as operações, a projecção tem que se basear em bases aéreas com capacidades para gerir operações aéreas regionais que deverão ser capazes de apoiar operações a qualquer hora do dia e da noite, sem quaisquer restrições meteorológicas (“all wheather conditions”).

As lacunas serão muito superiores se ocorrerem operações simultâneas (concorrentes), provocado pela necessidade de se repartirem os meios que já são escassos por vários TOs.

### **b. Lacunas na área do Emprego Operacional**

A limitada capacidade em ASW<sup>20</sup> para que o reduzido número de MPA(s)<sup>21</sup> contribui significativamente, faz com que se demore mais tempo a conseguir adquirir o controlo marítimo, facto que não é no entanto crítico.

A falta de um porta-aviões para rotação implica que seja difícil manter uma operação por mais de seis meses. Este facto poderá dificultar, a título de exemplo, o estabelecimento duma NFZ<sup>22</sup> e/ou de um embargo aéreo por um longo período.

### **c. Lacunas na área da Protecção**

A limitada capacidade de CSAR<sup>23</sup>, quer disponível em tempo quer em quantidade, afecta muito o moral das tropas podendo levar a que haja baixas desnecessárias. Este facto pode ainda influenciar muito negativamente a opinião pública podendo levar ao comprometimento da missão.

### **d. Lacunas na área do Apoio**

A lacuna existente em Reabastecimento aéreo em voo (AAR) é importante na medida em que pode afectar a manutenção da Campanha aérea conduzindo a que esta possa falhar.

Esta lacuna pode ainda limitar o transporte em tempo das forças para o TO, bem como limitar a eficiência das “counter air operations” o que pode ter como consequência a aquisição duma superioridade aérea muito localizada (confinada), ao invés da sempre almejada superioridade aérea em todo o eventual TO.

### **e. Lacunas na área do Movimento**

As lacunas nas capacidades de manter e operar uma base aérea operacional, em “inter” e “intra theatre transport”; em evacuação médica ao nível tático; e em estabelecer operar e manter uma área de recepção (“reception staging area”); podem causar uma enorme limitação na campanha aérea.

Estas lacunas estão intimamente relacionadas com a dificuldade de estabelecer o adequado nº de APODs e DOBs, com a projecção da Força, e com limitado nº de helicópteros disponibilizados no FC07.

## **6. Breve análise da Projecção Estratégica**

A capacidade para assegurar o movimento e o transporte das forças compete aos Estados Membros.

Sabemos que são necessários cerca de 300 “AC Strategic Air Transport” e 70 “Ship Strategic Military Sea Transport”<sup>24</sup>, de acordo com os requisitos expressos no RC 05 e



posteriormente confirmados pelos Estados Membros, e que estes números estão muito longe de ser alcançados, após a análise e verificação das contribuições dos Estados Membros para o FC 07.

Conhecendo as Capacidades existentes nos inventários dos Estados Membros, sabemos também que não existem meios de transporte estratégico em quantidade suficiente para satisfazer os requisitos operacionais.

Todos os Estados Membros garantiram no entanto conseguir efectuar o transporte de todas as forças com que contribuíram para o Catálogo de Forças da UE (FC07).

Os Estados Membros, para conseguir garantir parte do transporte das suas Forças por via aérea<sup>25</sup>, terão que recorrer ao SALIS, a contratos civis e/ou a arranjos bilaterais. No entanto se houver operações concorrenciais no âmbito da PESD ou doutra organização<sup>26</sup>, em que a projecção das forças não seja desfasada no tempo de pelo menos 60 dias, e se todos os Estados Membros recorrerem aos mesmos estes não estarão certamente disponíveis em tempo e quantidade para efectuar o transporte das suas forças.

A incapacidade de estabelecer o número de APODs e DOBs, devido aos deficits em apoiar bases austeras (BBKs), irá afectar a projecção da força no tempo requerido, com grandes implicações nas operações quando a projecção da Força por via aérea é fundamental para que se cumpram os tempos de reacção. O tempo tornar-se-á um factor ainda mais importante quando se conduzirem operações em grande escala e de longa duração.

A título de exemplo no Tchad<sup>27</sup> só existe um APOD com uma pista em condições muito deficientes, que dificilmente aguentará o peso de um ANTONOV<sup>28</sup>. Se a UE quiser iniciar uma operação em que tenha que transportar cerca de 4 000 homens, cerca de 30 % no máximo poder-se-á deslocar por via aérea, sendo que o resto terá de se deslocar por mar até um SEAPOD e posteriormente por terra, o que faz com que a fase de projecção da Força nestas condições demore no mínimo entre 140 a 180, tempo que ultrapassa largamente os tempos de reacção definidos nas SPAs.

Em princípio só em 2012 a capacidade de projecção aérea na UE poderá aumentar, em termos de plataformas embora não seja o suficiente, com a chegada dos A400 aos Estados Membros que participam nesse Projecto<sup>29</sup>.

## **7. Conclusões**

O Tratado Reformador é um “downgrading” do tratado Constitucional. A ambição é menor.

A União Europeia desenvolveu todos os documentos conceptuais e estruturantes necessários ao desenvolvimento duma Capacidade militar autónoma, o “Tratado Reformador”, o “European Security Strategy” e o “Headline Goal” 2010.

Os documentos estruturantes, permitiram que se iniciasse um novo processo de desenvolvimento de Capacidades na União Europeia, e que se desenvolvessem os Conceitos de BG, de “Rapid Air Initiative” e de “Maritime Dimension”. Conceitos vitais para dotar a União Europeia de uma Capacidade de Reacção Rápida.

“O European Union Battle Group concept”, o “European Union Maritime Rapid Response concept” e o “Rapid Response Air initiative concept” devem constituir a base conjunta do “European Union Military Rapid Response Concept” (EUMRRC).

Os Estados Membros, de acordo com os requisitos militares estabelecidos no RC05, deram novas contribuições com Forças que foram escrutinadas, após o que foram identificadas as lacunas existentes na UE, em termos de Capacidades quer numa forma qualitativa quer quantitativa, e posteriormente avaliadas em termos do risco operacional.

Importa definir o que é uma Capacidade do ponto de vista Militar uma vez que não raras vezes se confunde Forças e Planeamento de Forças com Capacidades e Desenvolvimento de Capacidades. Uma “Capacidade Militar” é um conjunto de meios aliados a uma doutrina e procedimentos que em conjunto contribuem para a assumpção dum determinado objectivo/fim.

Os elementos constitutivos de uma Capacidade Militar são; o pessoal, o equipamento; a sustentação; a doutrina; a prontidão; a interoperabilidade; o treino e a projecção.

As grandes lacunas nas Capacidades aéreas estão relacionadas com a Capacidade de se projectar o Poder Aéreo fora do TO Europeu, fruto ainda do planeamento de Forças para fazer face à Guerra Fria, o que faz com que apesar das contribuições com aviões de combate serem significantes, exista uma lacuna significativa na área das capacidades de apoio que assegurem uma campanha aérea eficaz.

As lacunas identificadas na área de Comando e Controlo limitam o estabelecimento do número de APODs/DOBs e o estabelecimento e a manutenção do controlo aéreo espacial. A dificuldade em colocar APODs/DOBs a funcionar em bases com condições austeras, pode afectar a campanha aérea e limitará as actividades aéreas, tais como o número de saídas por dia e o raio de acção operacional (operational range) dentro do TO.

A capacidade para extrair o pessoal, incluindo a evacuação médica é severamente afectada pela insuficiência numérica de meios. A lacuna em helicópteros aumenta também a dificuldade das forças da UE poderem mover-se rapidamente “intra theatre”.

Os Estados Membros garantiram o transporte estratégico de todas as Forças com que contribuíram para o Catálogo de Forças. Sabemos no entanto que se houver operações concorrenciais no âmbito da PESD e/ou de outra Organização, e que se todos os Estados Membros recorrerem ao SALIS a outros acordos internacionais ou a contratos civis, não existirão no mercado aeronaves em quantidade suficiente para suprir as necessidades, nem APODs/DOBs em quantidade suficiente para receber esse número de aeronaves.

A UE, através dos seus Estados Membros, deve adquirir as Capacidades Aéreas que necessita para atingir o seu “nível de ambição” consignado nas SPAs, em termos de tempo, distâncias e operações concorrentes.

Caso não haja investimentos dos Estados Membros, as actuais SPAs deverão ser revistas numa forma realista, pois é muito difícil, sem mexer numa das três variáveis supra referidas, atingir os objectivos de projectar forças num curto espaço de tempo. Em nossa opinião o tempo de reacção é extremamente reduzido, em todos os cenários genéricos de planeamento, inclusive no exposto no conceito de utilização do BG, sendo esta a variável a rever.

Em princípio só em 2012 a capacidade de projecção aérea poderá aumentar, embora não seja suficiente, com a chegada dos A400 ao mercado.

A PESD avança dando pequenos passos que nos parecem ser irreversíveis no sentido de uma cada vez maior integração a caminho duma mais efectiva União Política.

---

\* Texto de Conferência efectuada em Setembro de 2007 no Portugal Air Show em Évora.

\*\* Tenente-Coronel de Infantaria. Comandante da Unidade de Apoio da BrigInt. Sócio Efectivo da Revista Militar.

---

1 Não parece ser necessário existir um Tratado Reformador para se estabelecerem alguns órgãos da PESD, para se iniciarem as cooperações reforçadas, ou para se iniciar um novo processo de desenvolvimento de Capacidades.

2 Já foram como vamos ver estabelecidos os BG, que são uma forma de Cooperação Estruturada.

3 O exemplo mais relevante de cooperações reforçadas/estruturadas é os BG que já atingiram o FOC.

4 A área de interesse da União Europeia, definida no ESS vai desde os Grandes Lagos até à Coreia do Norte.

5 Desenvolvimento de Capacidades difere do Planeamento de Forças, ver definição de Capacidade Militar.

6 Resposta Imediata/Rápida - Os políticos definiram como Imediata, os Militares transformaram-na em Rápida, pois uma capacidade de projecção imediata de uma força é uma impossibilidade, mesmo que os tempos de reacção sejam muito reduzidos.

7 Ver quadro con as SPAs onde estão definidos quais são as operações de baixa escala.

8 APODs - Aeroportos para serem usados para fins mais logísticos embora possuam também efectuar missões operacionais. DOBs - Bases operacionais dispersas.

9 O tempo, a dimensão da Força, e a distância aliado ao expectável nº de APODs/DOBs são as constantes a considerar no cálculo do número de aeronaves. O sistema ADAMS da NATO é a ferramenta de análise operacional que a UE utiliza para os cálculos da

projeção estratégica.

10 A Grécia defende que só a existência de forças em “stand by” permite que este conceito seja efectivado. O Reino Unido nem quer ouvir falar nessa eventualidade.

11 Esta estrutura de comando e controlo a todos os níveis é essencial, veremos mais tarde que a inexistência desta capacidade é uma das mais importantes lacunas comprometendo o sucesso de uma operação.

O “Rapid Air initiative” é um conceito que está em discussão para tentar conseguir que as Forças Aéreas Europeias tenham capacidade de efectuar um “deployment” para um TO onde não existam APODs/DOBs em qualidade suficiente para que possam actuar eficientemente, necessitando de BBKs (kits com módulos capazes de pôr a funcionar uma base com todas as sãs valências) em quantidade e qualidade para poderem fazer face às necessidades.

12 No Catálogo RC05 existem os cenários de Estabilização e Reconstrução, Separação de Partes pela Força, Prevenção de Conflitos, Ajuda Humanitária e de Evacuação.

13

A	B	C	D	E
Separation Of Parties by Force (SOPF)	Stabilisation, Reconstruction and Military Advice to third countries (SR)	Conflict Prevention (CP)	Evacuation Operation in a non permissive environment (EO)	Assistance to Humanitarian Operations (HA)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Basis:</b> Separation Of Parties by Force (SOPF) (HHC 02)</li> <li>■ Tasks of combat forces in crisis management, including peacemaking</li> <li>■ Secure Lines Of Communications (LOCs)</li> </ul>	(will cover failed states) <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Basis:</b> Steady State (SS) (HHC 02)</li> <li>■ Peace Keeping</li> <li>■ Advice + Training</li> <li>■ Election Monitoring</li> <li>■ Institution Building including Security Sector Reform</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Basis:</b> Conflict Prevention (CP) (HHC 02)</li> <li>■ Preventive Engagement including preventive deployment</li> <li>■ Joint Disarmament Operations</li> <li>■ Embargo Operations</li> <li>■ Counter Proliferation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Basis:</b> Evacuation Operation (EO) (HHC 02)</li> <li>■ Non-combattant Evacuation Operation (NEO)</li> </ul>	(includes Disaster Relief Operations and Migratory Movements) <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Basis:</b> Humanitarian Operations (HA) (HHC 02)</li> <li>■ Prevent Atrocities</li> <li>■ Consequence Management</li> </ul>

14

	SOPF <sup>14</sup>		SR	CP	EO		HA
	(A) 10000km	(B) 6000km			Light 15000km	Heavy 10000km <sup>14</sup>	
<b>Distance</b>			10000km	10000km			15000 km
<b>Reaction Time</b>	At least 60 days		within 90 days	within 60 days	NLT 10 days <sup>17</sup>		NLT 10 days
<b>Duration</b>	Up to 6 months		At least 2 years	At least 1 year	90 days		90 days
<b>Concurrency 1</b>	X				X		X
<b>Concurrency 2</b>			X	X	X		X
<b>Concurrency 3</b>	X		X		X		

15 A distância é contada a partir de Bruxelas e varia entre 6 000 e 10 000 km. Conforme

se pode observar na tabela supra, para todas as operações e de 15 000 km para as operações de Evacuação e de Assistência Humanitária. Esta última distância foi uma solicitação nacional, para podermos chegar até Timor.

16 O tempo é mais premente somente nas operações de Evacuação e de Assistência Humanitária. O tempo de reacção para uma operação de Evacuação e de Ajuda Humanitária é de **10 dias** para se chegar ao TO.

17 A UE pretende ter sempre Capacidade para efectuar uma operação de Evacuação. Para além disto pretende no cenário mais exigente fazer uma operação de HA, uma de CP e uma de Estabilização e Reconstrução. As outras concorrências são com três operações simultâneas.

Scenarios	SOPF (Large)	SR (Medium)	CP (Medium)	EO (Small)	HA (Small)
Concurrency 1	X			X	X
Concurrency 2		X	X	X	X
Concurrency 3	X	X		X	

18 Sistema de análise operacional usado pela NATO para efectuar todos os cálculos relativos ao Movimento.

19 "Airports of Disembarkation"/"Dispersed Operation Bases", pela inexistência de BBKs".

20 ASW- Anti Surface Warfare.

21 MPAs - aviões do tipo dos P3 que equipam a nossa Força Aérea.

22 NFZ - "No Fly Zone".

23 CSAR - "Combat Search and Rescue".

24 Os meios navais são essenciais para analisar a projecção na UE. No entanto para os BG e para as operações de Evacuação e de Assistência Humanitária, onde o tempo é muito escasso os meios aéreos são os únicos com que se pode contar para efectuar a projecção da Força.

25 Nalguns cenários menos exigentes em termos de tempo parte da Força e do apoio logístico é feito por via marítima.

26 NATO; ONU. Como sabemos existem sempre nos dias de hoje operações a decorrer em simultâneo.

27 A UE está a planear uma eventual operação para o TCHAD.

28 Em C130 teriam de se realizar cerca de 800 saídas.

29 Como sabemos Portugal saiu deste projecto.