

AVIAÇÃO

# OGMA quer “mais do que duplicar” lucro até 2012 e reforça desejo no C-390



Fotos: Marta Poppe

**Eduardo Bonini** | O presidente da OGMA entregou ontem a 800ª fuselagem do Pilatus PC-12. Contrato existente prevê construção de mais 400 fuselagens até 2012.

## O “CLUSTER” COM SOTAQUE

➔ Criada em 1918, rebaptizada em 1994 e privatizada em 2005, a OGMA é detida em 65% pela Air Holding, cujo 70% do capital é dos brasileiros da Embraer e 30% da EADS. Os restantes 35% da Air Holding estão nas mãos do Estado português, através da Empordef. “O desenvolvimento do ‘cluster’ aeronáutico português” é uma das principais missões da OGMA, que tem ainda a responsabilidade de ser, ou tentar ser, a principal empresa de manutenção dos aviões da Embraer colocados na Europa, África ou Médio Oriente. Os seus principais áreas de actuação são a manutenção, revisão e modernização de aeronaves e a fabricação e montagem de estruturas. Em 2006 registou um “salto” de 385% nos lucros – de 1,3 milhões para 6,2 milhões –, sendo que 85% da sua facturação vem de fora de Portugal. A OGMA está certificada por 11 autoridades – entre elas a FAA ou a NATO – tendo ainda quatro certificações por parte de fabricantes, como a Embraer ou a Lockheed Martin.

## Este ano, os resultados deverão permanecer quase idênticos aos obtidos em 2006

**Filipe Paiva Cardoso**  
filipecardoso@mediafin.pt

O plano delineado pela OGMA – Indústria Aeronáutica de Portugal para os próximos cinco anos, prevê a duplicação da facturação da empresa detida pelos brasileiros da Embraer para a casa dos “250 a 260 milhões de euros”, estabelecendo “metas arrojadas” ao nível dos lucros, que passam por “mais do que dobrar” os 6,2 milhões registados em 2006. Porém, e olhando ainda para o corrente ano, os indicadores de lucro e facturação da OGMA só deverão registar uma ligeira melhoria face ao ano passado.

“Temos expectativas de ficar um pouco acima dos números de 2006”, adiantou Eduardo Bonini, presidente da OGMA, ao Jornal de Negócios. “Os números ainda não estão fechados, ainda temos algumas coisas pendentes, mas pensamos ficar um pouco acima do ano passado, na casa dos 134, 136 milhões de euros, dependendo do fecho do ano”, apontou. Em 2006, a facturação da OGMA atingiu os 133 milhões. Já em relação aos lucros, a expectativa é igual. “No ano passado foram 6,2 milhões e em 2007 contamos repetir estes valores, mesmo apesar da não concretização de alguns contratos”, apontou o responsável, dando como exemplo os helicópteros de busca e salvamento EH-101 Merlin da Força Aérea Portuguesa (FAP). “Tínhamos a expectativa de fechar o contrato este ano, e este foi um dos impactos negativos” nas contas da OGMA de 2007. Bonini continua,

porém, confiante em conseguir este contrato, desejando mesmo que a sua empresa venha “a ser uma ferramenta para que a FAP tenha a manutenção dos helicópteros e trazer essa tecnologia para o país”. Em relação a “timings”, o líder da OGMA não poderia ser mais... realista. “Espero que o concurso seja em breve, mas o ‘breve’ ouço desde que cheguei”, em Agosto deste ano.

Mas para 2008 Eduardo Bonini tem já uma boa notícia. “Fechámos negócios este ano que vão aumentar a nossa facturação” apontou, referindo-se ao fornecimento de materiais compósitos – com dois ou mais tipos de materiais – para os aviões executivos da Embraer. “O contrato foi fechado em Agosto, e deverá gerar quatro milhões de euros por ano”, apontou ao JdN.

“Este segmento do mercado [fabricação e montagem de componentes para estruturas de aviões e/ou helicópteros] está muito ‘quente’”, diz Bonini, pelo que a procura de novos negócios pela OGMA irá ser também uma forte aposta. “Hoje, as empresas da Europa têm uma grande dificuldade em manter custos competitivos”, razão pela qual, diz, a OGMA pode surgir como uma boa solução produtiva.

**C-390 depende dos governos**  
“O nosso principal interesse na expansão de negócios, é o desenvolvimento tecnológico da empresa, mas para isso precisamos de participar num programa forte” apontou Bonini. E o avião militar Embraer C-390 poderá ser esse “programa forte”? O responsável acredita que

sim, mas ainda não põe as mãos no fogo. “Entrar no projecto do C-390 vai depender dos governos para se concretizar”, contestou, apontando que, pela parte da OGMA, quando o “C-390 entrar no mercado, é uma oportunidade que vamos buscar, sem dúvida”. No seu entender, a empresa de Alverca tem capacidade, tanto ao nível das estruturas como de compósitos, para responder ao desafio.

“O principal é trazer para Portugal essa capacidade de desenvolvimento de produtos” defende, sublinhando que “um programa forte, como o C-390, pode trazer não só a fabricação mas especialmente aquilo que está associado ao desenvolvimento do projecto”.

**F-16 tem que ser “a quatro mãos”**  
Sobre a relação entre a OGMA e a Força Aérea, à conta da manutenção dos F-16, Eduardo Bonini apontou que a “doca 4” – última fase da modernização dos caças – deverá “transitar para a sua empresa” em 2008 e em Monte Real. “Esse é o compromisso que estamos a firmar com a FAP”, revelou, defendendo que “a OGMA tem hoje flexibilidade suficiente para dedicar uma equipa para fazer essa tarefa em Monte Real” ainda que, aponte, este é um trabalho “para fazer a quatro mãos” devido à “experiência da FAP com a aeronave”. Eduardo Bonini ainda salientou que as relações entre a Força Aérea e a OGMA são “excelentes”, com reuniões mensais, e que ao nível da “doca 3” – fase realizada em Alverca – as “necessidades da FAP são hoje de seis F-16 por ano”.

➔ **O Embraer C-390 é um projecto que vai depender da participação dos governos para que se concretize.**

**Eduardo Bonini**  
Presidente da OGMA

## PC-12 TRAZ 55 MILHÕES DE EUROS E ASSEGURA 300 EMPREGOS ATÉ 2012



➔ A OGMA terminou ontem a 800ª fuselagem do PC-12, tendo um contrato para continuar a produção por mais cinco anos, período em que deverá elevar até às 1.200 as fuselagens criadas desde o início do contrato com a fabricante suíça Pilatus. O PC-12 contribui para a manutenção de 300 empregos directos na OGMA, e, no que resta do contrato, deverá trazer uma facturação de 54,7 milhões para a empresa. Esta aeronave tem uma velocidade máxima de 519Kms/h, um tecto de 9.144 metros e 2.915Kms de autonomia.