

**Avaliação das opções estratégicas para o  
aumento da capacidade aeroportuária da região de Lisboa**

**Anexo 13**

**Ofício Estado Maior da Força Aérea**



**Relatório PACARL**

**Plano de Ampliação da Capacidades Aeroportuária  
da Região de Lisboa**

**PT 2 – Planeamento e Desenvolvimento Aeroportuário**

Coordenação: Rosário Macário

Março de 2024



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
FORÇA AÉREA  
Gabinete do Chefe do Estado-Maior

Em resposta  
refira

23 02 2024 \* 002407

P.º 44/24

Para: Exma. Senhora  
Professora Maria Rosário Partidário  
Coordenadora-Geral da Comissão Técnica Independente

Assunto **COMISSÃO TÉCNICA INDEPENDENTE - PEDIDO À FORÇA AÉREA  
SOBRE BLOCO DE MONTE REAL E VIABILIDADE TÉCNICA DO  
PEDIDO DE MAIOR USO DE ESPAÇO AÉREO PELA OPÇÃO SANTARÉM**

Ref.º: V/ Correio eletrónico, de 13 de fevereiro de 2024

Através do documento em referência da Comissão Técnica Independente (CTI) solicitou à Força Aérea o seu parecer sobre a *viabilidade técnica, sob o ponto de vista da segurança aérea, da pretensão manifestada pelo consórcio da Magellan, de reduzir a área da zona de espaço aéreo reservada para operações militares no vulgarmente designado bloco de Monte Real.*

A Base Aérea n.º 5, desde a sua criação em 04 de outubro de 1959, tem vindo a ser equipada com os mais modernos sistemas de armas porque a sua localização estratégica, junto ao pinhal de Leiria no centro do país, constitui uma inquestionável vantagem operacional ao permitir uma rápida intervenção para conter qualquer vetor de ameaça aérea ao território nacional.

Atualmente, é a única infraestrutura aeronáutica que dispõe de todas as valências para a operação e manutenção sustentada das aeronaves F-16M que lhe estão atribuídas, as quais asseguram a função de vigilância, intervenção, policiamento e defesa aérea do espaço aéreo nacional no âmbito das Forças Permanentes em Ação de Soberania (FPAS) e da NATO, dispondo de sistemas e procedimentos para aproximações por instrumentos de alta e baixa altitude, o que lhe garante uma operação ininterrupta durante todo o ano, independentemente das condições meteorológicas.



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
**FORÇA AÉREA**  
*Gabinete do Chefe do Estado-Maior*

Concomitantemente, a Base Aérea n.º 5 integra os planos atuais da NATO como Base de Operação Principal para aeronaves de caça e estão em curso diversos investimentos financiados por esta organização para incrementar a resiliência desta importante e estratégica infraestrutura aeronáutica.

Face ao que antecede, é imprescindível, e crítica a total disponibilidade e inviolabilidade de espaço aéreo para as operações aéreas Nacionais e da Aliança para o treino das tripulações de forma a manterem as qualificações requeridas de acordo com os padrões da NATO, sendo que apenas a área LPR60B, única no país em virtude da sua volumetria por se poder prolongar na vertical até 50.000 pés (FL 500) e sobrejacente à LPR60 A, permite realizar as atividades e os exercícios exigidos, nomeadamente, Treino de Combate Aéreo (*ACT – Air Combat Training*), voo supersónico e a realização de voos de teste que obedecem a manobras e a perfis pouco flexíveis e muito exigentes em termos de disponibilidade de espaço aéreo e proximidade ao aeródromo. Motivos pelos quais não é aceitável qualquer restrição ou partilha à total utilização deste espaço aéreo ainda que de forma temporária.

Tendo em consideração o Anexo 9 do Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023<sup>1</sup>, resulta da sua análise que os hipotéticos procedimentos de aproximação para uma eventual pista 12 da opção Santarém não são possíveis devido à penetração no espaço aéreo restrito de Monte Real (LPR60A e LPR60B), colidindo com a operação dos sistemas de armas da Base Aérea N.º 5, onde se desenrolam diariamente operações aéreas nacionais e NATO, e outras atividades operacionais. Considera-se oportuno salientar que não estão ilustradas neste estudo quaisquer hipotéticas saídas (*Standard Instrument Departure – SID*) da eventual pista 30 de Santarém, ou seja, mais procedimentos, que vão igualmente penetrar no espaço aéreo da LPR60A e da LPR60B e afetar a inviolabilidade deste importante espaço aéreo para as atuais operações aéreas.

No que concerne às soluções de navegação aérea apresentadas no documento de *Pronúncia Magellan 500*, de 26 de janeiro de 2024<sup>2</sup>, os respetivos diapositivos apresentam esboços de eventuais procedimentos com a inerente imprecisão associada, mas que permitem concluir que, além da imposição de grandes constrangimentos, ou mesmo desativação, nas

<sup>1</sup> Anexo 9 do Relatório da Comissão Técnica Independente designado Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, de dezembro de 2023, Páginas 42 a 60.

<sup>2</sup> Anexo II, Pronúncia da Magellan 500, Base de trabalho para soluções de Navegação Aérea, de 26 de janeiro de 2024.



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
**FORÇA AÉREA**  
*Gabinete do Chefe do Estado-Maior*

LPR39A, LPTRA 56, LPTRA68 (Tancos) e na LPD25 (Campo Militar de Sta Margarida)<sup>3</sup>, com o intrínseco impacto no Corpo de Tropas Aerotransportadas e da Brigada Mecanizada (BRIGMEC), se mantém a supracitada impossibilidade de compatibilização com a área de Monte Real.

De facto, é evidente que os fluxos de tráfego e os procedimentos de aproximação para a eventual pista 12 do projeto de aeroporto em Santarém, incluindo as esperas para o *Point Merge System (PMS)* que não estão assinaladas, são inconciliáveis com os procedimentos de aproximação, saída, esperas, áreas de trabalho e demais atividades operacionais dos F-16M nacionais, e das aeronaves e sistemas de armas congéneres dos parceiros NATO na LPR60A e LPR60B, independentemente dos cenários selecionados, os quais até prevêm cedências posteriores *à medida que o tráfego aéreo cresce*<sup>4</sup>.

Mais uma vez, considera-se oportuno realçar que não existem quaisquer procedimentos de saída da hipotética pista 30, a qual, segundo os estudos apresentados, será a que maior utilização terá devido aos ventos predominantes, reiterando-se que haverá a penetração e violação do espaço aéreo da LPR60A e da LPR60B e um incremento na complexidade dos fluxos de tráfego incompatíveis com a atividade aérea operacional que decorre no espaço aéreo de Monte Real. Adicionalmente, independentemente da pista em utilização em Santarém, haverá limitações à utilização das LPTRA54 e da LPTRA55, obrigando a diminuir, no mínimo, os seus limites verticais.

Por conseguinte, apesar das alterações introduzidas pelos promotores da opção Santarém às configurações previstas no Anexo 9 ao Relatório da Comissão Técnica Independente, de dezembro de 2023, verifica-se que, no que concerne à utilização do espaço aéreo, os procedimentos previstos para o projeto de aeroporto em Santarém colidem com a inviolabilidade do espaço aéreo de Monte Real, com impacto direto na sua estrutura de espaço aéreo e, conseqüentemente, na operacionalidade da Base Aérea n.º 5, sendo incompatíveis com a prontidão exigida para a missão atribuída e com a resposta cabal aos compromissos internacionais assumidos por Portugal no âmbito das alianças e parcerias internacionais que

<sup>3</sup> Anexo 9 do Relatório da Comissão Técnica Independente designado Espaço Aéreo, Procedimentos e Infraestruturas de Navegação Aérea das Opções Estratégicas, de dezembro de 2023, Páginas 42 a 60;

<sup>4</sup> Página 5, Soluções de navegação aérea-Cenários, Pronúncia Magellan 500, de 26 de janeiro de 2024.



**MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL**  
**FORÇA AÉREA**  
*Gabinete do Chefe do Estado-Maior*

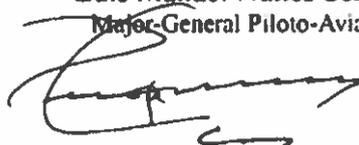
integra atinentes à defesa coletiva e à segurança cooperativa, pelo que se corrobora e reitera a afirmação já incluída no primeiro relatório da CTI.

Adicionalmente, importa ainda acrescentar que a opção Santarém, além da LPR60A e da LPR60B correspondentes a Monte Real e das áreas LPTRA54 e LPTRA55, tem impacto igualmente em infraestruturas do Exército, nomeadamente na área de Tancos (LPR39A/LPTRA56/LPTRA68) e em Sta Margarida (LPD25)<sup>5</sup>, as quais são essenciais ao aprontamento do Corpo de Tropas Aerotransportadas e da Brigada Mecanizada (BRIGMEC).

Com os melhores cumprimentos 

V<sup>o</sup> CHEFE DO GABINETE

Luis Manuel Nunes Seródio  
Major-General Piloto-Aviador



<sup>5</sup> AIP de Portugal, ENR 6.04-1, ENR 6.04-5 e ENR 6.04-7