

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

Projeto da “Lufthansa Technik Portugal”

AIA_25/2025

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, I.P.

fevereiro de 2026

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
2. PERÍODO DE CONSULTA	1
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA	1
4. MODALIDADES DE DIVULGAÇÃO	2
5. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS	2
6. FICHA TÉCNICA	6

ANEXOS:

Editais

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no n.º 1 do artigo 15.º e nos artigos 28.º, 29.º, 30.º e 31.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, procedeu-se à Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Execução da Lufthansa Technik Portugal, S.A. localizado na Freguesia de São João de Ver e na União de Freguesias de Santa Maria da Feira, Travanca, Sanfins e Espargo, Concelho de Santa Maria da Feira.

2. PERÍODO DE CONSULTA

Por aplicação do disposto no n.º 6 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 23 de dezembro de 2025 a 05 de fevereiro de 2026.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, em formato digital, foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- ☐ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, I.P. (CCDR NORTE);
- ☐ Agência Portuguesa do Ambiente. I.P.;
- ☐ Câmara Municipal de Santa Maria da Feira; e
- ☐ Internet em www.ccdr-n.pt/divulgacao, www.facebook.com/ccdrnorte e www.participa.pt.

O Resumo Não Técnico, em formato digital, esteve ainda disponível para consulta na Freguesia de São João de Ver e na União de Freguesias de Santa Maria da Feira, Travanca, Sanfins e Espargo.

4. MODALIDADES DE DIVULGAÇÃO

A divulgação desta consulta foi feita através de:

- Afixação de Editais na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, I.P., na Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., na Câmara Municipal e nas juntas da Freguesia e da União de Freguesias atrás referidas (cópia do edital em anexo);
- Internet em www.ccdr-n.pt/divulgacao; www.facebook.com/ccdrnorte e www.participa.pt.

5. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

Durante o período de Consulta Pública, foram registadas 5 (cinco) participações, através do Portal Participa, cujo teor se transcreve, integralmente, a seguir:

- Discordância

- *“Não concordo”*

- *“Discordo, por se estarem a converter solos férteis e agrícolas.”*

- Reclamação

- *“No âmbito da Consulta Pública relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projeto Lufthansa Technik Portugal, a instalar no concelho de Santa Maria da Feira, venho por este meio apresentar a seguinte posição crítica fundamentada, para consideração pela Autoridade de AIA.*

- Reconhece-se o interesse estratégico do projeto, nomeadamente pela criação de emprego qualificado, pelo reforço da base industrial de elevado valor acrescentado e pelo potencial contributo para o desenvolvimento económico regional. Trata-se de um*

investimento relevante e estruturante, com impacto positivo ao nível da competitividade territorial.

Não obstante, importa salientar que os benefícios económicos identificados não eliminam a existência de impactes ambientais, territoriais e sociais que devem ser devidamente enquadrados, condicionados e acompanhados de forma vinculativa.

Em particular, destaca-se o seguinte:

1. Impactes ambientais permanentes

Embora o Estudo de Impacte Ambiental classifique a maioria dos impactes como mitigáveis, importa sublinhar que a impermeabilização do solo, o aumento do tráfego, o ruído associado à fase de operação e o acréscimo de pressão sobre recursos e infraestruturas constituem efeitos permanentes, com reflexos diretos na qualidade de vida da população envolvente.

2. Tráfego e mobilidade como risco estrutural

O aumento previsível de tráfego rodoviário associado à operação da unidade industrial configura um dos principais riscos do projeto. Considera-se essencial que as medidas de gestão de tráfego e mobilidade não se limitem a recomendações genéricas, devendo antes assumir carácter vinculativo, com metas claras, calendarização definida e investimento efetivo em infraestruturas, de forma a evitar a transferência de custos para a população local.

3. Fiscalização e monitorização ambiental

A eficácia das medidas de mitigação propostas depende, em larga medida, da sua fiscalização ao longo do tempo. Assim, considera-se fundamental que os planos de monitorização ambiental integrem indicadores objetivos, publicamente acessíveis e passíveis de auditoria, bem como mecanismos de correção obrigatória em caso de incumprimento.

4. Equilíbrio na distribuição dos benefícios

Os benefícios económicos associados ao projeto não são automaticamente distribuídos de forma equitativa. Para assegurar um desenvolvimento territorial sustentável,

entende-se que devem ser consideradas contrapartidas claras para o território afetado, nomeadamente ao nível de infraestruturas, proteção acústica, espaços verdes e ligação efetiva a programas de formação e emprego locais.

Em síntese, entendo que o projeto pode representar um ganho líquido para a região, desde que a futura Declaração de Impacte Ambiental integre condições claras, vinculativas e fiscalizáveis, assegurando que o sucesso económico do investimento não ocorre à custa da qualidade ambiental e social do território.”

- **Sugestão**

— *“Como técnico especializado na área das ciências económicas, estarei sempre a favor dos bons investimentos...*

Nunca esquecer, de que os bons investimentos não devem de prejudicar de qualquer forma os habitantes da região.

Neste caso, chamo atenção para as infraestruturas rodoviária para onde se vai localizar esta empresa. Hoje essa variante é um problema para os habitantes mais próximos, Rio Meão, São João de Ver e especialme Espargo.

Há habitantes que fazem 2Km quando estão a 30Mt.

Sugiro que seja feito estudo e alteração da Variante de Espargo a Rio Meão.”

— *“Ex.mo Senhor Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente,*

No âmbito da consulta pública ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Novo Estabelecimento Industrial da Lufthansa Technik Portugal, venho, enquanto profissional da área do planeamento, arquitetura e ordenamento do território, apresentar a seguinte participação técnica.

Reconhece-se a relevância económica e estratégica do projeto para o concelho de Santa Maria da Feira e para a região Norte. Todavia, a dimensão e natureza da intervenção

justificam uma apreciação exigente quanto à sua coerência territorial, sustentabilidade ambiental e integração paisagística.

O EIA apresenta o enquadramento do projeto face aos instrumentos de gestão territorial em vigor — PNPOT, PROT-Norte e PDM de Santa Maria da Feira — no capítulo 6.3.3 (páginas 181–206), incluindo a Carta de Classificação e Qualificação do Solo do PDM (Figura 6.17, pág. 201). Ainda que se conclua pela compatibilidade formal, entende-se que deveria ser mais aprofundada a análise crítica da coerência do projeto com os objetivos estratégicos desses instrumentos, nomeadamente no que respeita à contenção da artificialização do solo e à promoção de modelos territoriais menos dependentes do automóvel.

Relativamente às acessibilidades, a caracterização da rede viária é apresentada na página 154 (cap. 6.1.3.4.1), estando prevista essencialmente a construção de uma rotunda. Considera-se insuficiente para a escala do empreendimento, devendo ser mais aprofundada a avaliação de soluções estruturais alternativas, nomeadamente a variante Feira–Paços de Brandão e a articulação funcional com eixos estruturantes como a EN223 e a A47, reduzindo a pressão sobre a rede local e aumentando a segurança rodoviária.

A localização do projeto em área relativamente periférica e de baixa densidade urbana (Figuras 6.9 a 6.13, págs. 173–180) reforça a dependência do transporte individual e do tráfego rodoviário. Assim, considera-se essencial que sejam impostas condições vinculativas ao nível da mobilidade sustentável, articuladas com o Plano de Mobilidade de Santa Maria da Feira, incluindo plano de mobilidade empresarial, promoção do transporte coletivo e criação de condições efetivas para mobilidade pedonal e ciclável.

No domínio ambiental, embora o EIA identifique a inexistência de áreas classificadas diretamente afetadas (cap. 6.8.3, pág. 279), a proximidade a espaços florestais e a integração no contexto do PROF Entre Douro e Minho (Figura 6.14, pág. 187) exigem maior exigência na gestão da interface urbano-florestal e na minimização da fragmentação ecológica.

A análise paisagística (cap. 6.14, págs. 377–389) deve ser acompanhada por medidas mais concretas e vinculativas nos arranjos exteriores, privilegiando espécies arbóreas indígenas, adaptadas às condições locais e com menor carga combustível, contribuindo simultaneamente para integração visual, biodiversidade e mitigação do risco de incêndio.

Relativamente aos recursos hídricos, os capítulos 6.6 e 6.7 (págs. 237–276) e a avaliação de impactes (cap. 8.8 e 8.9, págs. 466–490) evidenciam potenciais efeitos associados à impermeabilização e risco de contaminação. Considera-se fundamental reforçar as garantias de proteção da ribeira de Cortegaça e dos aquíferos subterrâneos, promovendo infiltração, controlo rigoroso de descargas e monitorização reforçada da qualidade da água.

Por fim, a análise de riscos reconhece a existência de risco de cheias e inundações (pág. 585), devendo ser exigida demonstração mais robusta da resiliência do projeto face a fenómenos extremos e às alterações climáticas.

Em síntese, entende-se que a viabilização ambiental do projeto deverá ser acompanhada por condições mais exigentes ao nível da mobilidade, integração paisagística, gestão de riscos e proteção dos recursos naturais, garantindo uma inserção territorial mais equilibrada e sustentável.

Com os melhores cumprimentos,”

6. FICHA TÉCNICA

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE, I.P.



(Cláudia Azevedo)

ANEXOS

Editais

EDITAL



CONSULTA PÚBLICA

PROJETO DA «Lufthansa Technik Portugal»

O projeto acima mencionado está sujeito a um procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), conforme estabelecido no n.º 3, alínea b), subalínea i) do artigo 1.º, e na alínea e) do n.º 4 e na alínea h) do n.º 11 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Este projeto, cujo Proponente é a empresa Lufthansa Technik Portugal, S.A. localiza-se na Freguesia de São João de Ver e na União de Freguesias de Santa Maria da Feira, Travanca, Sanfins e Espargo, Concelho de Santa Maria da Feira.

Nos termos e para efeitos do preceituado no n.º 1 do artigo 15.º e nos artigos 28.º, 29.º, 30.º e 31.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, I.P. (CCDR NORTE), enquanto Autoridade de AIA, informa que o **Estudo de Impacte Ambiental**, incluindo o **Resumo Não Técnico**, se encontram disponíveis, em suporte digital, para Consulta Pública, durante 30 dias úteis, de **23 de dezembro de 2025 a 05 de fevereiro de 2026**, nos seguintes locais:

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, I.P., Rua Rainha D. Estefânia, n.º 251, 4150-304 Porto;
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., Rua da Murgueira, 9 – Zambujal, 2611-865 Amadora;
- Câmara Municipal de Santa Maria da Feira, Praça da República, 4520-174 Santa Maria da Feira; e
- Internet em www.ccdr-n.pt/divulgacao, www.facebook.com/ccdrnorte e www.participa.pt.

O **Resumo Não Técnico** pode ser também consultado, em suporte digital, na Freguesia de São João de Ver e na União de Freguesias de Santa Maria da Feira, Travanca, Sanfins e Espargo.

No âmbito do processo de Consulta Pública serão consideradas e apreciadas todas as opiniões e/ou sugestões apresentadas por escrito, desde que relacionadas especificamente com o projeto em avaliação. Essas exposições deverão ser dirigidas ao Presidente da CCDR NORTE, até à data do termo da Consulta Pública. O licenciamento (ou a autorização) do projeto, da responsabilidade da CCDR NORTE, só poderá ser concedido após Declaração de Impacte Ambiental Favorável ou Condicionalmente Favorável, emitida pelo Presidente da CCDR NORTE, ou decorrido o prazo para a sua emissão.

Mais se informa que existe a possibilidade de impugnação administrativa, através de reclamação, recurso hierárquico ou recurso tutelar facultativos, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, e contenciosamente, nos termos do Código de Processo dos Tribunais Administrativos, de qualquer decisão, ato ou omissão ao disposto no RJAIA.

A Declaração de Impacte Ambiental deverá ser exarada até ao dia 18 de março de 2026.

Porto e CCDR NORTE, 22 de dezembro de 2025.

A Diretora da Unidade de Ambiente,

(Paula Pinto)