



**CÂMARA MUNICIPAL DA FIGUEIRA DA FOZ**

**DEPARTAMENTO DE OBRAS, PLANEAMENTO E GESTÃO URBANA**

**DIVISÃO DE PLANEAMENTO TERRITORIAL**

## **PLANO DIRETOR MUNICIPAL**

**10.<sup>a</sup> ALTERAÇÃO**

### **RELATÓRIO DE PONDERAÇÃO DA DISCUSSÃO PÚBLICA**

**Março 2026**

[Esta página foi deixada propositadamente em branco]

**ÍNDICE**

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	6
<b>2. DISCUSSÃO PÚBLICA</b> .....	7
2.1. Publicação e divulgação .....	7
2.2. Metodologia da discussão pública .....	11
<b>3. ANÁLISE E PONDERAÇÃO DA DISCUSSÃO PÚBLICA</b> .....	11
3.1. Metodologia de análise das participações .....	11
3.2. Análise e ponderação das participações .....	11
3.3. Resultado síntese da ponderação das participações .....	24
<b>4. ALTERAÇÕES À PROPOSTA DECORRENTES DA DISCUSSÃO PÚBLICA</b> .....	25
<b>5. CONCLUSÃO</b> .....	25
<b>6. ANEXO (PARTICIPAÇÕES RECEBIDAS)</b> .....	26

**ÍNDICE DE FIGURAS**

<b>Figura 1:</b> Publicação da abertura do período de discussão pública em Diário da República .....	7
<b>Figura 2:</b> Publicitação da abertura do período de discussão pública em destaque na página da internet do Município .....	8
<b>Figura 3:</b> Publicitação da abertura do período de discussão pública na página da internet do Município (área de consultas e discussão pública) .....	8
<b>Figura 4:</b> Publicitação da abertura do período de discussão pública na comunicação social .....	9
<b>Figura 5:</b> Publicitação da abertura do período de discussão pública na PCGT .....	10

**ÍNDICE DE QUADROS**

<b>Quadro 1:</b> Resultado síntese da ponderação das participações recebidas .....	24
--	----

[Esta página foi deixada propositadamente em branco]

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o “Relatório de Ponderação da Discussão Pública” da proposta da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) da Figueira da Foz, dando cumprimento ao previsto no artigo 89.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua redação atual – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT).

Em forma de enquadramento, destaca-se, que a Câmara Municipal da Figueira da Foz, na sua reunião ordinária de 19 de abril de 2024, deliberou aprovar a abertura do procedimento da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do PDM da Figueira da Foz (por 12 meses) e, em 23 de maio de 2025, a Câmara Municipal deliberou aprovar a prorrogação do prazo de elaboração da 10.<sup>a</sup> alteração ao PDM, por mais 12 meses, com efeitos a partir do dia 20 de maio de 2025, e determinar a abertura de um período de prévia participação pública pelo prazo de 15 dias, nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do RJIGT.

Assim sendo, concluída a elaboração da proposta da 10.<sup>a</sup> alteração ao PDM, a Câmara Municipal submeteu a proposta à CCDRC, nos termos do previsto no artigo 86.º do RJIGT, sendo que no prazo estabelecido pela lei, a CCDRC convocou as entidades representativas dos interesses a ponderar, para uma conferência procedimental, que teve lugar no dia 26 de novembro de 2025. Desta forma, a proposta de alteração do Plano foi ajustada de acordo com as posições das entidades convocadas para a reunião da conferência procedimental.

Por fim, a Câmara Municipal deliberou na sua reunião de 8 de janeiro de 2026, aprovar a abertura do período de discussão pública da proposta da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do PDM, nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 89.º do RJIGT, com a duração de 30 dias consecutivos, contados a partir do 5.º dia útil subsequente à publicação do respetivo aviso no Diário da República.

## 2. DISCUSSÃO PÚBLICA

### 2.1. Publicação e divulgação

Em conformidade com o referido no capítulo anterior, nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 89.º do RJIGT, a abertura da discussão pública da proposta da 10.ª alteração à 1.ª Revisão do PDM da Figueira da Foz foi aprovada em reunião de câmara, realizada a 8 de janeiro de 2026.

O período de discussão pública decorreu entre **2 de fevereiro e 3 de março de 2026**, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 89.º do RJIGT e conforme foi publicado através do Aviso n.º 1508/2026/2, no Diário da República, 2.ª série, n.º 17, de 26 de janeiro, e divulgado na página da internet do município ([www.cm-figfoz.pt](http://www.cm-figfoz.pt)), na comunicação social e na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT).



Figura 1: Publicação da abertura do período de discussão pública em Diário da República

Conforme referido anteriormente, o período de discussão pública também foi publicitado na página da internet do Município, tanto em destaque, como na área respeitante a procedimentos de consultas e discussões públicas.

The screenshot shows the homepage of the Municipality website. At the top, there are navigation tabs: **autarquia**, **informar**, **serviços**, **investir**, and **visitar**. Below these is a large banner with the heading **destaques** and sub-items **agenda** and **alertas**. The main banner features a map of the municipality and the text: **Período de discussão pública da proposta da 10.ª alteração à 1.ª revisão do ...**. Below the banner, there are three news items:

- DISCUSSÃO PÚBLICA**  
10.ª ALTERAÇÃO À 1.ª REVISÃO DO PDM DA FIGUEIRA DA FOZ  
02 DE FEVEREIRO DE 2026 A 03 DE MARÇO DE 2026
- 31 jan 2026**  
**Marcelo Rebelo de Sousa visitou zonas afetadas pela Kristin na Figueira da Foz**
- 31 jan 2026**  
**4ª edição da Figueira Champions Classic será "a melhor de todas"**
- 29 jan 2026**  
**Casa de Paço inicia parceria com o Conservatório de Música David de Sousa**

Figura 2: Publicitação da abertura do período de discussão pública em destaque na página da internet do Município

The screenshot shows the 'informar' section of the Municipality website. The navigation tabs are **autarquia**, **informar**, **serviços**, **investir**, and **visitar**. The 'informar' section is expanded, showing a list of sub-items: **Autarquia**, **Informar**, **Recursos Humanos**, **Informação Financeira**, **Informação Administrativa**, **Avisos, Editais, Despachos**, **Consultas, Discussão Pública**, **Planos**, **Regulamentos**, **Requerimentos**, **Património**, **Recenseamento Eleitoral**, **Contratação Pública**, **Obras Municipais**, **Atos Eleitorais**, and **Figueira Play**. The 'Consultas, Discussão Pública' item is selected, displaying the following text:

**Período de discussão pública da proposta da 10.ª alteração à 1.ª revisão do PDM da Figueira da Foz (2 de fevereiro de 2026 a 3 de março de 2026)**

Nos termos e para os efeitos do preconizado na legislação aplicável, a Câmara Municipal da Figueira da Foz, na sua reunião ordinária de 8 de janeiro de 2026, deliberou aprovar um período de 30 (trinta) dias consecutivos para discussão pública da proposta da 10.ª alteração à 1.ª revisão do PDM da Figueira da Foz (com vista à instalação do aeródromo municipal da Figueira da Foz, no lugar designado por Pinhal da Gandra, pertencente às freguesias de Moinhos da Gândara e de Alhadas, próximo da Autoestrada A17).

Assim, decorre entre o dia 2 de fevereiro e o dia 3 de março de 2026, o período de discussão pública da presente proposta de alteração do PDM.

A proposta de alteração do Plano é acompanhada do relatório ambiental, do parecer final, da ata da conferência procedimental e dos demais pareceres emitidos.

Os elementos que constituem a proposta de alteração do Plano estarão disponíveis para consulta nas instalações do Município, Rua Manuel Fernandes Thomaz, n.º 196, na Divisão de Planeamento Territorial, nos dias úteis das 9:00h às 16:30h, no Centro de Artes e Espetáculos (CAE) da Figueira da Foz, aos sábados e domingos das 10:00h às 18:00h.

Durante o referido período de discussão pública, qualquer interessado poderá apresentar as suas reclamações, observações ou sugestões, por escrito, em documento devidamente identificado, dirigido ao Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, a entregar diretamente na Divisão de Planeamento Territorial, ou através de correio eletrónico para [ordenamento.territorio@cm-figfoz.pt](mailto:ordenamento.territorio@cm-figfoz.pt), ou ainda através de correio registado a enviar para Edifício dos Paços do Concelho, Av. Saraiva de Carvalho, 3084-501 Figueira da Foz.

**Informação relevante para consultar no âmbito do período de discussão pública**

[Documentos da Proposta de Discussão Pública](#)

[Aviso n.º 1508/2026/2, publicado na 2.ª série do Diário da República n.º 17, 26 de janeiro de 2026](#)

Figura 3: Publicitação da abertura do período de discussão pública na página da internet do Município (área de consultas e discussão pública)

Também conforme referido anteriormente, e no intuito de informar o maior número de cidadãos possível, a abertura do período de discussão pública, foi ainda publicitada através da comunicação social e da Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial (PCGT).

12 | 27 JAN 2026 | TERÇA-FEIRA
Diário de Coimbra

---

## Figueira da Foz

**Recusou-se a fazer teste de álcool e foi detido**  
Um homem foi detido, na madrugada de domingo, no Passeio Infante D. Henrique, pelo crime de desobediência. O indivíduo acusou uma taxa de álcool de 2,07 gramas por litro mas recusou-se a realizar o teste quantitativo para determinar com rigor o valor.

### Tentativa de furto de estátua em Santana



**Estátua de homenagem ao músico foi encontrada no chão**

**CRIME** Inaugurada a 8 de dezembro de 2001, a estátua de homenagem ao músico, instalada no Largo Silva Carvalho, na freguesia de Santana, foi alvo de uma tentativa de furto durante na madrugada de domingo. A ocorrência foi partilhada pela Junta de Santana nas redes sociais. «Numa fase inicial, admitiu-se que a situação pudesse ter resultado das condições meteorológicas adversas que se fizeram sentir. Contudo, após verificação no local, os indícios recolhidos apontam para uma tentativa de furto não concretizada, possivelmente em virtude do elevado peso da estátua e, eventualmente, da circulação de via-

## Cargueiro “à deriva” por avaria no leme

### Ocorrência Ekborg navegou durante o dia, ao largo da Figueira da Foz, enquanto aguardava por um rebocador



**Cargueiro** foi-se afastando da costa ao longo do dia por indicações da Capitania da Figueira da Foz

Diana Claro

O cargueiro Ekborg, oriundo dos Países Baixos e com destino à Alemanha, reportou ontem de manhã, pelas 8h20, uma limitação na porta do leme à saída da barra da Figueira da Foz. O facto de não conseguir alterar o rumo com facilidade, visto que o leme terá ficado «trancado» sensivelmente a meio, levou a que a embarcação fizesse a navegação ao longo do dia, a cerca de sete milhas da costa, à espera de um rebocador que o levasse a bom porto. Apesar da avaria do leme e das condições climáticas adversas, o comandante da Capitania da Figueira da Foz garantiu que o barco nunca esteve em perigo.

«O navio está neste momento [16h00 de ontem] numa situação estável e não oferece qualquer risco. Está a navegar com um rumo de sudoeste, a uma velocidade de dois nós e afastar-se da linha de costa, conforme foi determinado pela Capitania», afirmou Paulo Salvado Pires, em declarações aos jornalistas, explicando ainda que aqueda embarcação dispõe de uma hélice de proa, o que lhe permitirá a alteração de rumo em caso de necessidade devido à agitação marítima e, por isso, rejeitando a afirmação de que estava sem rumo ou à deriva.

«Neste momento estão a ser desenvolvidos contactos por parte do agente e do armador, acompanhados de uma forma muito estreita por parte da autoridade marítima e do Centro de Busca e Salvamento da Marinha. Até ao momento ainda não se conseguiu requisitar um serviço de reboque com capacidade para realizar este serviço, por isso, estamos a aguardar informações para ver se ainda durante o dia de hoje [ontem] se consegue contrabatalizar um serviço de reboque», indicou Salvado Pires, referindo que o rebocador poderá ser proveniente de Lisboa ou de Espanha e esperando que a situação fique resolvida até ao final do dia de hoje.

**Navio terá batido no fundo do canal de navegação**

O cargueiro Ekborg, com 89 metros de comprimento, seguia com seis tripulantes a bordo e transportava três toneladas de papel, carga proveniente da celulose Celbi, do Grupo Albi, quando detetou a anomalia no leme à saída do porto comercial da cidade. Enquanto o comandante disse ainda não ter sido apurada a origem da avaria na embarcação, por sua vez, o vice-presidente da comunidade portuária da Figueira da Foz indicou, em declarações à comunicação social, que o navio terá batido no fundo do canal de navegação devido à acumulação de areias à entrada da barra.

«Gastaram-se 28 milhões de euros numa dragagem brutal de ardia para pôr na zona sul e segundo sabemos, essa dragagem foi executada com base num estudo de há 10 anos feito pela Universidade de Aveiro. Se calhar, o estudo está completamente obsoleto», criticou Paulo Mariano, em declarações aos jornalistas, apontando o assoreamento da barra como um problema com várias consequências.

«Quando nós esperávamos que tínhamos aqui quatro ou cinco anos com uma barra capaz para termos até navios maiores, porque há outra obra aqui no canal em simultâneo a ser desenvolvida, muitas entidades dizem que essa dragagem foi mal feita. Ficámos com uma barra intransitável», afirmou o responsável, dando conta que a ocorrência de ontem havia navios «precosos» dentro do Portofda Figueira da Foz, enquanto outros procediam às suas descargas no Porto de Aveiro, uma vez que o da Figueira estava fechado.

«E todos os carregadores que movimentam aqui dois milhões de toneladas por ano vão ter que desviar as suas cargas para Leixões, Aveiro, Lisboa e Setúbal. Portanto, isto é uma tragédia que está a acontecer em termos económicos para a economia nacional», lamentou Paulo Mariano.

Recorde-se que também o presidente do Município da Figueira da Foz, Pedro Santana Lopes, manifestou, na última reunião de câmara, a sua preocupação quanto à baixa navegabilidade no porto marítimo.

**Deputados do PS questionam ministra**

Os deputados do PS eleitos pelo Grupo Eleitoral de Coimbra questionam o Governo sobre as causas do incidente com o navio de carga que ficou à deriva à entrada da barra e exigem medidas urgentes que repunham a atividade do porto. Numa pergunta dirigida à ministra do Ambiente e Energia, os deputados Pedro Delgado Alves, Rosa Isabel Cruz e Pedro Coimbra que-

rem saber de que forma está o Governo a acompanhar a situação, que medidas estão a ser implementadas para evitar que o navio naufrague e se esta garantida a segurança ambiental em caso de naufrágio ou derrame de combustível.

**MUNICÍPIO DA FIGUEIRA DA FOZ**  
AVISO

Pedro Miguel de Santana Lopes, Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, torna pública, no âmbito e para o efeito do disposto nos n.ºs 1.º e 2.º do artigo 88.º, em articulação com o artigo 123.º, do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGTT), estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua redação atual, e em cumprimento da deliberação da Câmara Municipal de 18 de janeiro de 2026, que a proposta de 10.ª alteração à PDM revisita do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz se encontra em discussão pública, durante 30 (trinta) dias consecutivos, contados a partir do dia 01 de fevereiro, e a publicação do presente aviso na 2ª série do Diário da República, nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo 12.º do referido diploma legal.

A proposta de alteração do Plano é acompanhada de relatório técnico ambiental, do parecer final, de ata de conferência pública e de formulário para comentários.

Os interessados que quiserem a proposta de alteração do Plano poderão depositá-la para consulta nas instalações do Município, Rua Manuel Fernandes Thomas, n.º 106, no Divisão de Planeamento Territorial, no horário útil das 9:00h às 16:00h, no Centro de Apoio à Participação (CAJ) da Figueira da Foz, aos sábados e domingos das 10:00h às 16:00h, e na página da internet do município [www.cm-figueira.pt](http://www.cm-figueira.pt).

Durante o referido período de discussão pública, qualquer interessado poderá apresentar as suas reclamações, observações ou sugestões, por escrito, em documento devidamente identificado, dirigido ao Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, a entregar diretamente na Divisão de Planeamento Territorial, ou através de correio eletrónico para o endereço [territo@cm-figueira.pt](mailto:territo@cm-figueira.pt), ou ainda através de correio registado a enviar para o endereço dos Paços do Concelho, Av. Santana de Carvalho, 3094-501 Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 16 de janeiro de 2026

O Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz  
Pedro Santana Lopes  
(Assinada em Coimbra, a 16 de janeiro de 2026)

Figura 4: Publicitação da abertura do período de discussão pública na comunicação social

Decisão de elaborar	Acompanhamento	Concertação	Discussão pública	Aprovação/Publicação	Ratificação/Publicação				
<p><b>Título:</b> Discussão pública - Aviso n.º 3600/2025/2</p> <p><b>Proposta para discussão pública:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ficheiro</th> <th>Tamanho</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> proposta_discussao_publica.zip</td> <td>95.79 MB</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Diário da República (DP):</b></p> <p><b>Título:</b> Aviso n.º 3600/2025/2</p> <p><b>Período de discussão pública:</b> 13/02/2025 a 14/03/2025</p> <p><b>Resultados da discussão pública:</b> -</p>						Ficheiro	Tamanho	 proposta_discussao_publica.zip	95.79 MB
Ficheiro	Tamanho								
 proposta_discussao_publica.zip	95.79 MB								

Decisão de elaborar	Acompanhamento	Concertação	Discussão pública	Aprovação/Publicação	Ratificação/Publicação	Depósito								
<p><b>Título:</b> Discussão pública - Aviso n.º 1508/2026/2, 26/01</p> <p><b>Proposta para discussão pública:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ficheiro</th> <th>Tamanho</th> <th>Criado</th> <th>Autor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> proposta_discussao_publica.zip</td> <td>135.93 MB</td> <td>30/01/2026 - 17:58</td> <td>Catarina Sousa</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Diário da República (DP):</b></p> <p><b>Título:</b> Aviso n.º 1508/2026/2, 26/02</p> <p><b>URL:</b> <a href="https://files.diariodarepublica.pt/2s/2026/01/017000000/0028400284.pdf">https://files.diariodarepublica.pt/2s/2026/01/017000000/0028400284.pdf</a></p> <p><b>Período de discussão pública:</b> 02/02/2026 a 03/03/2026</p> <p><b>Resultados da discussão pública:</b> -</p>							ficheiro	Tamanho	Criado	Autor	 proposta_discussao_publica.zip	135.93 MB	30/01/2026 - 17:58	Catarina Sousa
ficheiro	Tamanho	Criado	Autor											
 proposta_discussao_publica.zip	135.93 MB	30/01/2026 - 17:58	Catarina Sousa											

**Figura 5:** Publicitação da abertura do período de discussão pública na PCGT

Todos os elementos que constituem a presente proposta de alteração ao PDM foram disponibilizados para consulta na Divisão de Planeamento Territorial, nos dias úteis das 9:00h às 16:30h, no Centro de Artes e Espetáculos (CAE) da Figueira da Foz, aos sábados e domingos das 10:00h às 18:00h, e na página da internet do município em [www.cm-figfoz.pt](http://www.cm-figfoz.pt):

- Relatório de Fundamentação (onde se inclui indicadores qualitativos e quantitativos que suportam a avaliação do desempenho da presente alteração do Plano);
- Regulamento (tal como resulta do presente procedimento de alteração do Plano);
- Planta de Ordenamento – Classificação e Qualificação do Solo (tal como resulta do presente procedimento de alteração do Plano);
- Ficha dos dados estatísticos;
- Avaliação Ambiental Estratégica (Relatório Ambiental e Resumo Não Técnico).

## 2.2. Metodologia da discussão pública

No decorrer do período de discussão pública os interessados puderam apresentar as suas reclamações, observações ou sugestões, por escrito e devidamente identificadas, dirigidas ao Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, e entregues diretamente na Divisão de Planeamento Territorial, remetidas por via de correio eletrónico para o endereço [ordenamento.territorio@cm-figfoz.pt](mailto:ordenamento.territorio@cm-figfoz.pt), ou ainda através de correio registado para Edifício dos Paços do Concelho, Av. Saraiva de Carvalho, 3084-501 Figueira da Foz.

## 3. ANÁLISE E PONDERAÇÃO DA DISCUSSÃO PÚBLICA

### 3.1. Metodologia de análise das participações

No âmbito da consulta pública foram recebidas 4 participações as quais foram registadas na aplicação de gestão documental do Município, sendo que após o referido registo, procedeu-se à respetiva análise e ponderação. Importa referir que, para além das participações cuja obrigatoriedade de resposta está legalmente contemplada no n.º 3 do artigo 89.º do RJIGT, optou-se por responder fundamentadamente a todas as participações recebidas.

A decisão de acolher, ou não, as reclamações, observações e sugestões apresentadas pelos interessados foi tomada tendo como base critérios de análise objetivos, por forma a garantir a uniformização ao nível da avaliação e da equidade na tomada de decisão/ponderação. Assim, considerou-se como critério de decisão/ponderação, o enquadramento no âmbito da presente proposta de alteração ao PDM.

Nos casos em que se verificou o enquadramento das participações no âmbito da presente proposta de alteração, foi avaliada a pertinência de cada uma das participações. As participações não acolhidas foram objeto de esclarecimentos adicionais.

### 3.2. Análise e ponderação das participações

No presente capítulo apresenta-se de forma resumida cada uma das participações recebidas durante o período de discussão pública, bem como a respetiva ponderação. As participações recebidas acompanham o presente documento, em anexo.

#### PARTICIPAÇÃO 1

**Registo de entrada:** 6270 de 23/02/2026

**Participante:** Sérgio Rodrigues Gaspar Carriço

**Local:** -

**Resumo da participação**

O participante refere que, dada a revisão do PDM especificamente para a instalação do Aeródromo Municipal, esta é a oportunidade ideal para introduzir uma regra de edificabilidade que promova o desenvolvimento sustentável e a fixação de população.

Neste contexto, o participante propõe que o Regulamento do PDM passe a prever a viabilização de construção de habitação própria nos seguintes moldes:

- Aplicação Geográfica: localidades e estradas infraestruturadas em torno do perímetro do aeródromo e, sucessivamente, em todo o território municipal;
  - Regra de Implantação: autorização de construção até uma profundidade de 20 metros a contar da via pública, sempre que existam redes públicas (água, saneamento, luz) na frente do terreno.
- Esta proposta tem como objetivo potenciar os investimentos públicos já realizados em infraestruturas de rede e oferecer soluções de habitação acessível para as famílias figueirenses.

**Elemento(s) do Plano em causa**

Regulamento.

**Análise/Ponderação do Município**

A presente participação não se enquadra no âmbito da 10.ª alteração ao PDM, a qual foi suscitada pela necessidade de se alterar a qualificação do solo rústico, para categoria destinada a equipamentos de utilização coletiva e outras infraestruturas, bem como o limite da Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) 4, com vista à instalação do aeródromo municipal da Figueira da Foz, no lugar designado por Pinhal da Gandra, pertencente às freguesias de Moinhos da Gândara e de Alhadas, próximo da Autoestrada A17.

No entanto, importa salientar que o Município aprovou, em maio de 2025, a 9.ª alteração ao PDM (através do Aviso n.º 13868/2025/2, publicado na 2.ª série do Diário da República n.º 104, de 30 de maio de 2025), a qual se enquadrou no objeto de uma das últimas alterações do quadro legislativo no âmbito do ordenamento do território e do urbanismo, nomeadamente no que se refere às medidas de promoção da habitação.

Neste contexto, o procedimento da 9.ª alteração permitiu alterar o articulado do artigo 50.º do regulamento do PDM, através do aditamento dos n.os 6 e 7, estabelecendo novas regras segundo as quais, fora dos aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, são admitidas novas construções para habitação desde que cumpram alguns requisitos:

*“Artigo 50.º - Disposições comuns:*

- *n.º 6. Fora dos aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, nas categorias e subcategorias de espaço onde a edificação para fins habitacionais é admitida, para além dos requisitos e regime de edificabilidade estabelecidos em cada categoria ou subcategoria de*

*espaço, as novas construções para habitação só podem ser admitidas desde que reúnam os seguintes requisitos cumulativos:*

- a) sejam comprovadamente necessárias às atividades desenvolvidas no solo rústico;*
- b) sejam imprescindíveis na exploração existente ou que comprovadamente se venha a constituir;*
- c) a respetiva parcela não se insira em áreas de risco, salvaguardando as vulnerabilidades aos perigos, nomeadamente de incêndios, cheia e inundação e deslizamento de vertentes.*

*- n.º 7. Sem prejuízo dos requisitos identificados no número anterior e desde que a Câmara Municipal reconheça que tal não prejudica o correto ordenamento do território, nomeadamente ao nível da contenção da edificação dispersa e da valorização fundiária, fora dos aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, nas categorias e subcategorias de espaço onde a edificação para fins habitacionais é admitida, a edificação destinada a habitação unifamiliar, em parcelas com frente para via pública infraestruturada, fica sujeita aos seguintes parâmetros:*

- a) área de construção  $\leq 500m^2$ ;*
- b) número de pisos acima da cota de soleira  $\leq 2$ ;*
- c) índice de impermeabilização  $\leq 50\%$ .*

Face ao exposto, o aditamento do n.º 6 e n.º 7 do artigo 50.º do Regulamento do PDM, introduzido no âmbito do procedimento da 9.ª alteração ao PDM, permitiu enquadrar e disciplinar a possibilidade de acréscimo das áreas destinadas à construção para habitação, fora dos aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, assegurando simultaneamente o aproveitamento das infraestruturas públicas existentes, a salvaguarda do correto ordenamento do território, a contenção da edificação dispersa e a articulação com os princípios da sustentabilidade e da valorização fundiária.

Acresce ainda, que, no âmbito da dinâmica do PDM anteriormente referida, verificou-se a requalificação, em solo rústico, de 913,47ha para Aglomerados Rurais, bem como um incremento da área integrada, em solo urbano, em cerca de 60ha, dos quais 23ha correspondentes à categoria de Espaços Habitacionais e cerca de 37ha a Espaços Urbanos de Baixa Densidade (destinados ao uso habitacional).

Adicionalmente, importa referir que, em solo urbano, para os Espaços Centrais, Espaços Habitacionais, e Espaços Urbanos de Baixa Densidade, o procedimento da 9.ª alteração ao PDM permitiu admitir uma majoração do índice de construção “até um máximo de 25%, no caso de se destinar ao uso habitacional e desde que a Câmara Municipal considere, mediante deliberação expressa fundamentada, que a volumetria resultante não apresenta inconvenientes para a inserção urbanística e integração na envolvente edificada”, conforme disposto no n.º 9 do artigo 91.º, n.º 4 do artigo 94.º, n.º 4 do artigo 97.º e n.º 4 do artigo 100.º.

De salientar ainda que o procedimento da 9.ª Alteração ao PDM teve uma participação muito ativa e interessada por parte dos munícipes, tendo-se registado 86 participações durante o período de discussão pública, que decorreu entre o dia 13 de fevereiro e 14 de março de 2025.

**Decisão**

Face ao exposto, uma vez que a proposta do participante se enquadra no atual regulamento do PDM da Figueira da Foz em vigor, considera-se a **participação parcialmente acolhida**, apesar da mesma não ter enquadramento nos termos de referência da presente proposta de alteração do PDM.

**PARTICIPAÇÃO 2**

**Registo de entrada:** 7051 de 02/03/2026

**Participante:** Joaquim Manuel Jesus Carvalho Jerónimo

**Local:** -

**Resumo da participação**

O participante pretende instalar uma *mobile home* para fins habitacionais, conforme localização enviada (zona sem qualquer ocupação habitacional).

**Elemento(s) do Plano em causa:**

-

**Análise/Ponderação do Município**

A participação apresentada não se enquadra nos termos de referência da presente proposta de alteração ao Plano Diretor Municipal (PDM). Não obstante, importa prestar o seguinte esclarecimento:

Nos termos do artigo 1.º-A do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), este diploma é aplicável à construção modular de carácter permanente, a qual se caracteriza pela utilização de elementos ou sistemas construtivos modulares, estruturais ou não estruturais, parcial ou totalmente produzidos em fábrica, previamente ligados entre si ou posteriormente no local de implantação, independentemente da sua natureza amovível ou transportável.

Assim, a construção modular encontra-se sujeita ao cumprimento do regime de edificabilidade, bem como dos usos e ocupações do solo definidos no PDM. Nessa medida, atendendo à localização do terreno em causa, qualquer eventual pretensão de edificação futura deverá ser analisada como edificação isolada, ficando, por conseguinte, sujeita ao cumprimento dos parâmetros urbanísticos aplicáveis a esse tipo de edificação.

**Decisão**

Sem enquadramento no procedimento da 10.ª alteração ao PDM.

**PARTICIPAÇÃO 3**

**Registo de entrada:** 7200 de 03/03/2026

**Participante:** João Miguel Correia Gonçalves Vaz

**Local:** -

[ENQUADRAMENTO JURÍDICO DO PROCEDIMENTO]

**Resumo da participação**

O participante sugere que a proposta revela inícios de insuficiência de fundamentação, défice de avaliação ambiental estratégica, violação dos princípios da proporcionalidade, da sustentabilidade e da boa administração. Nestes termos, entende-se que a alteração ao PDM não reúne condições jurídicas e constitucionais para aprovação.

**Esclarecimento/Observações**

A alegada insuficiência de fundamentação assenta numa interpretação restritiva do artigo 118.º do RJIGT. Com efeito, a evolução das condições subjacentes aos instrumentos de gestão territorial não se limita à ocorrência de factos materiais já concretizados, podendo resultar de dinâmicas económicas, sociais e funcionais emergentes.

Acresce que a Avaliação Ambiental Estratégica assume, por natureza, um carácter prospetivo, visando antecipar e avaliar os efeitos ambientais de opções de planeamento, pelo que não pode ser desvalorizada com fundamento nessa mesma característica.

A presente proposta de alteração do PDM encontra-se suportada num diagnóstico territorial atualizado, na identificação de necessidades emergentes - designadamente ao nível do reforço da competitividade, da atratividade territorial, desenvolvimento regional e da capacidade de resposta em matéria de proteção civil - e na avaliação dos respetivos impactes ambientais, dando integral cumprimento ao dever de fundamentação previsto no artigo 152.º do CPA.

[ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO E COERÊNCIA TERRITORIAL]

**Resumo da participação**

A introdução de um aeródromo não configura um mero ajustamento regulamentar do PDM, mas sim a implantação de uma infraestrutura com efeitos territoriais permanentes e indutores de transformação do uso do solo.

As maiores reservas quanto à coerência da alteração com o modelo territorial definido na 1.ª Revisão do PDM, respeita à contenção da artificialização do solo, à proteção da estrutura ecológica municipal e à consolidação de um padrão de desenvolvimento territorial sustentável.

**Esclarecimento/Observações**

A instalação de um aeródromo constitui, de facto, uma infraestrutura com expressão territorial relevante. Contudo, tal não implica, por si só, uma rutura com o modelo territorial vigente, desde que devidamente enquadrada e compatibilizada com as suas diretrizes estruturantes:

- A artificialização associada a um aeródromo distingue-se de processos urbanísticos convencionais, podendo traduzir-se numa ocupação de baixa intensidade e com elevado grau de permeabilidade, não configurando necessariamente uma pressão significativa sobre o solo.

- A área afeta à proposta de alteração em análise não apresenta valores naturais em presença de reconhecido valor, pelo que não são expectáveis alterações significativas implicadas pela execução do plano sobre os mesmos. De facto, a área afeta à presente proposta de alteração não se encontra inserida na Estrutura Ecológica Municipal (Planta de Ordenamento – Estrutura Ecológica Municipal), não integrando qualquer área inserida na Rede Nacional de Áreas Protegidas, nem abrangendo áreas integradas na Rede Natura 2000, designadamente Sítios de Importância Comunitária/Zonas Especiais de Conservação (SIC/ZEC) ou Zonas de Proteção Especial (ZPE), nos termos do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho, na sua redação atual.

Por outro lado, a transformação do uso do solo constitui um efeito inerente a qualquer processo de planeamento territorial, devendo ser avaliada à luz dos objetivos estratégicos do plano. Neste contexto, a infraestrutura proposta pode contribuir para o reforço da acessibilidade, da proteção civil e da competitividade territorial, dimensões igualmente integrantes do conceito de desenvolvimento sustentável.

Assim, não se identifica uma rutura com o modelo territorial vigente, mas antes uma adaptação pontual e fundamentada às necessidades emergentes do território.

**[CONSUMO DE SOLO E IMPACTE TERRITORIAL IRREVERSÍVEL]****Resumo da participação**

A implantação da pista, quer no cenário de 1200 m quer no cenário de 1800 m, implica sempre a artificialização significativa do solo, impermeabilização permanente, alteração morfológica do território, fragmentação de unidades ecológicas e perda de biodiversidade.

A perda de funções ecológicas do solo – infiltração, retenção hídrica, biodiversidade edáfica e sequestro de carbono – é irreversível e deve ser ponderada à luz do princípio da precaução e da gestão sustentável do território. Esta perda ecológica e de serviços de ecossistema não é considerada nas peças que fundamentam a opção pelo aeródromo.

**Esclarecimento/Observações**

A implantação de um aeródromo implica, naturalmente, impactes ao nível do uso do solo e das funções ecológicas associadas. Contudo, importa salientar que a ocupação prevista não corresponde a uma impermeabilização integral da área, mantendo-se superfícies com capacidade de infiltração e suporte ecológico. Efetivamente, de acordo com informação disponível no “*Programa Preliminar para o novo Aeródromo Municipal da Figueira da Foz*” (2025),

constata-se que a área impermeabilizada prevista totalizará aproximadamente 16% da área total (afeta às medidas preventivas).

Os efeitos sobre os serviços de ecossistema — designadamente infiltração, regulação hídrica, biodiversidade e sequestro de carbono — são considerados no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica, sendo objeto de identificação, avaliação e definição de diretrizes de seguimento.

Acresce que o princípio da precaução não implica a exclusão de intervenções desta natureza, mas antes a adoção de soluções que assegurem a prevenção e mitigação dos efeitos esperados identificados, o que se encontra refletido no procedimento em curso.

Por outro lado, a avaliação ao nível do uso do solo é realizada de forma comparativa entre alternativas (quer de localização, quer de orientação da pista) no Relatório Ambiental (no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica), permitindo identificar a solução mais equilibrada à luz dos objetivos ambientais e territoriais.

Neste contexto, entende-se que os impactes associados são suscetíveis de gestão e enquadramento, não comprometendo, de forma absoluta, os princípios de sustentabilidade territorial.

#### [ANÁLISE DE ALTERNATIVAS NA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA]

##### **Resumo da participação**

A Avaliação Ambiental Estratégica deve assegurar uma comparação robusta entre alternativas razoáveis, incluindo

- Alternativa zero (não construção);
- Diferentes escalas de infraestrutura;
- Soluções funcionais alternativas (ex.: heliporto, reforço de infraestruturas regionais existentes).

A mera comparação entre pista de 1200 m e 1800 m não substitui uma verdadeira análise estratégica de necessidade e de opção territorial. É essencial que a decisão seja suportada por demonstração clara de procura efetiva e fundamentada, necessidade regional não suprida por outras infraestruturas e vantagem comparativa da localização proposta.

Sem essa demonstração inequívoca, a alteração arrisca configurar uma decisão com base em expectativa e não em necessidade territorial comprovada. Aliás, na fundamentação não há elementos que sustentem a necessidade estratégica da construção de um aeródromo com base em pedidos efetivos do tecido comercial, da indústria ou do turismo. Existe um aeródromo (Cernache, Coimbra) a menos de 50 km da Figueira da Foz e um aeroporto internacional (Aeroporto de Sá Carneiro, Porto) a cerca de 140 km.

##### **Esclarecimento/Observações**

A Avaliação Ambiental Estratégica não exige a demonstração de uma procura plenamente consolidada, mas sim a avaliação da razoabilidade e adequação das opções estratégicas face a cenários de evolução territorial. Relativamente às alternativas, importa referir que no Relatório

Ambiental foram demonstradas de forma adequada as alternativas de localização analisadas para a possível instalação do aeródromo, conforme indica o parecer da entidade com competência na matéria, a CCDRC, *“Como aspeto positivo, realça-se o facto de o documento referir a avaliação efetuada sobre três alternativas à proposta de localização do Aeródromo (capítulo 4), bem como sobre a orientação da pista, apresentando uma síntese da análise efetuada pela CM e a conclusão que levou à opção/localização presente na atual proposta – Pinhal da Gandra /Pincho – a qual apresenta menores condicionantes, de entre:*

- *Pinhal da Gandra / Pincho;*
- *Mata Nacional das Dunas da Costa de Lavos;*
- *Mata Nacional das Dunas da Leirosa”.*

Ainda no Relatório Ambiental foi também analisada uma alternativa para orientação da pista com o objetivo de garantir que as populações mais próximas não são significativamente afetadas pelo ruído (e outros eventuais fatores ambientais) e tendo em vista uma visão de futuro favorável à possibilidade de evolução da infraestrutura ao longo dos anos.

Em relação à alternativa zero, esta encontra-se subjacente à avaliação realizada, correspondendo à manutenção do modelo territorial vigente, cujos constrangimentos e limitações são identificados no diagnóstico.

Quanto às soluções funcionais alternativas, como heliportos, importa ressaltar que estes não asseguram a mesma funcionalidade nem respondem às mesmas necessidades operacionais, não sendo plenamente comparáveis em termos estratégicos.

Por outro lado, também a existência de infraestruturas a distâncias relevantes (Cernache, Coimbra) não assegura, por si só, a cobertura funcional do território, designadamente em contextos de resposta rápida, atendendo a fatores como o tempo de resposta numa situação crítica de emergência ao nível da proteção civil (50km pode ser uma distância crítica numa situação de emergência).

Em relação ao comprimento da pista, importa esclarecer que na análise efetuada não se pretendeu efetuar uma comparação das dimensões da pista: a área em estudo está a ser programada para a construção de uma pista com 1200 m de comprimento e com categoria de Aproximação tipo Visual (Não Instrumentos), sendo que o Município pretende que seja possível uma futura ampliação da Pista para 1800 m de comprimento e para categoria de Aproximação por Instrumentos.

Por outro lado, importa salientar que a identificação de necessidades territoriais não depende exclusivamente de manifestações formais de procura por parte de agentes económicos, podendo resultar de análises prospetivas, da identificação de lacunas ao nível da segurança (vulnerabilidade a incêndios e apoio à proteção civil), apoio a funções estratégicas e competitividade territorial, e não apenas da procura expressa no momento presente. Neste contexto, entende-se que a análise realizada permite sustentar a pertinência da proposta de alteração ao PDM, não se configurando como uma decisão assente em mera expectativa, configurando antes uma resposta fundamentada a necessidades emergentes em matéria de salvaguarda de pessoas e bens, redução do risco e prevenção de situações suscetíveis de

comprometer a segurança pública. A proposta enquadra-se, assim, numa lógica de desenvolvimento territorial responsável e resiliente, articulada com os objetivos de proteção civil, designadamente no que respeita à antecipação e mitigação de riscos e à promoção de um ordenamento do território compatível com a segurança das populações.

Importa ainda referir que a ausência de uma infraestrutura aeroportuária tem vindo a comprometer a captação de investimento estrangeiro pelo Município, traduzindo-se na perda de oportunidades relevantes. Com efeito, várias empresas, sobretudo de natureza internacional, têm privilegiado territórios que dispõem deste tipo de infraestruturas, fundamentais para assegurar a mobilidade, a competitividade e a atratividade económica.

#### [RUÍDO E SAÚDE PÚBLICA]

##### **Resumo da participação**

O impacto acústico constitui um dos fatores mais sensíveis associados a infraestruturas aeronáuticas.

É indispensável que sejam apresentadas curvas isófonas para cenários realistas de operação e se considerem voos de treino e circuitos repetitivos em horários alargados de operação e se identifiquem zonas de conflito acústico potencial. Faltam estes elementos.

O ruído aeronáutico possui características distintas do ruído rodoviário comum, sendo mais intrusivo e com maior potencial de perturbação do sono e bem-estar.

Mesmo quando abaixo dos limiares legais máximos, pode produzir efeitos cumulativos significativos na qualidade de vida das populações.

##### **Esclarecimento/Observações**

O ruído aeronáutico constitui, efetivamente, um fator ambiental relevante na avaliação de infraestruturas desta natureza, justificando uma análise específica e tecnicamente robusta.

Contudo, a ausência, nesta fase, de curvas isófonas detalhadas não compromete a validade da Avaliação Ambiental Estratégica, atendendo ao seu nível de decisão e à natureza ainda não definitiva dos parâmetros operacionais. A definição rigorosa de curvas isófonas depende de variáveis específicas — designadamente tipologia de aeronaves, intensidade de tráfego, trajetórias de voo e regimes horários — que apenas se estabilizam em fases subseqüentes de desenvolvimento do projeto.

No entanto, não obstante o referido, a componente de Ruído foi considerada numa fase inicial de planeamento tendo permitido condicionar opções de implantação, nomeadamente quanto à orientação da pista, tendo a Autoridade Nacional da Aviação Civil - ANAC (entidade competente em matéria de aviação) proposto uma alteração na orientação inicialmente proposta para a pista, com o objetivo de garantir que as populações mais próximas não seriam significativamente afetadas pelo ruído (e por outros eventuais fatores ambientais).

Por outro lado, tendo em consideração as características operacionais que estão previstas para o aeródromo (de carácter municipal, vocacionada para aviação regional), e as características-

tipo da aeronave a operar (aeronaues de porte reduzido, nomeadamente a Dornier 228), uma vez que se estimam deslocações em período diurno (com ausência de atividade noturna), e não se verificando uma alteração significativa das condições acústicas globais, considera-se não ser expectável uma alteração significativa dos níveis de ruído, mantendo-se válidos os instrumentos acústicos atualmente em vigor.

O indicador de ruído noturno é dos parâmetros mais críticos para a saúde pública e para a necessidade de medidas especiais de gestão acústica, assim como o número total de eventos sonoros e a exposição contínua da população. Como não se preveem voos entre as 23h e as 7h, não se verificará qualquer afetação do indicador de ruído noturno atualmente mapeado.

Assim sendo, a existência de apenas voos diários, é considerado baixo tráfego em termos acústicos, sendo o contributo acústico muito pequeno quando diluído no cálculo de 24 horas, pelo que não atinge fatores penalizadores (como voos noturnos).

[RISCO, SEGURANÇA E SERVIDÕES]

#### **Resumo da participação**

A implantação de um aeródromo implica a criação de servidões aeronáuticas e restrições à ocupação do solo na envolvente. Importa assegurar que tais condicionantes estão claramente delimitados e compatibilizados com os regimes existentes no PDM, evitando conflitos futuros com proprietários e utilizadores do solo.

Adicionalmente, em contexto de interface rural ou florestal, deve ser considerada a gestão de combustível e o risco de incêndio, bem como as condicionantes operacionais decorrentes de eventos extremos.

#### **Esclarecimento/Observações**

A criação de servidões aeronáuticas constitui um efeito inerente à implantação de infraestruturas desta natureza, contudo, a sua delimitação rigorosa depende de parâmetros técnicos e operacionais que apenas se consolidam em fases subsequentes do desenvolvimento do projeto. A constituição da servidão administrativa encontra-se pendente da aprovação do projeto de execução pelas entidades competentes, e posterior publicação em Diário da República, nos termos da legislação aplicável.

No entanto, importa realçar que a presente proposta de alteração prevê, quer a nível regulamentar, quer na Planta de Ordenamento, uma faixa de Proteção do Aeródromo Municipal com uma largura de 300 metros com a finalidade de salvaguardar um nível adequado de segurança, eficiência e regularidade na operacionalidade do aeródromo, sendo que quaisquer trabalhos ou atividades a desenvolver na área de aplicação da referida faixa de proteção e que possam conduzir à criação de obstáculos que comprometam o normal funcionamento do aeródromo, ficará condicionado a prévio parecer dos serviços municipais competentes.

Neste contexto, entende-se que as questões identificadas, sendo pertinentes, se encontram devidamente enquadradas no processo, não configurando um impedimento à alteração proposta, mas antes aspetos a densificar e operacionalizar em fases posteriores.

No que respeita ao contexto de interface rural ou florestal, a proposta encontra-se alinhada com as orientações em matéria de gestão de combustível e prevenção de incêndios, prevendo a integração dessas exigências no desenho e gestão da infraestrutura. Acresce que as condicionantes operacionais associadas a eventos extremos constituem aspetos intrínsecos ao planeamento e exploração de infraestruturas aeronáuticas, sendo consideradas nas fases subsequentes de desenvolvimento do projeto.

#### [SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA E RISCO DE SUBUTILIZAÇÃO]

##### **Resumo da participação**

A sustentabilidade financeira apresentada deve ser analisada criticamente à luz de projeções realistas de tráfego anual, taxa de ocupação estimada, custos de manutenção e operação e dependência de financiamento público.

Infraestruturas aeroportuárias de pequena escala em território nacional apresentam, em vários casos, níveis de utilização reduzidos e despesas elevadas.

##### **Esclarecimento/Observações**

A análise da sustentabilidade económico-financeira apresentada no Relatório de Fundamentação tem em consideração um conjunto abrangente de valências associadas ao aeródromo, incluindo operações regionais e de tráfego aéreo geral, a integração em redes nacionais e internacionais de aviação executiva, voos recreativos e atividades de manutenção aeronáutica. Inclui ainda a instalação de serviços concessionados (restauração, manutenção e handling), áreas logísticas, empresariais e turísticas, equipamentos complementares (centro de negócios e espaços para eventos) e a realização de eventos de grande escala, designadamente competições aeronáuticas, feiras e conferências.

Esta diversidade funcional permite antecipar a geração de um saldo operacional líquido positivo, contribuindo para a viabilidade económico-financeira da infraestrutura. Importa salientar que infraestruturas aeroportuárias de dimensão comparável não previram, ou não dispõem, de área disponível para acolher um conjunto tão diversificado de valências, limitando, por essa via, o seu potencial de sustentabilidade económica.

Ainda assim, deverá ser assegurado um acompanhamento rigoroso da execução do projeto, bem como a implementação de mecanismos de gestão adequados, de modo a prevenir e mitigar eventuais riscos de subutilização.

#### [IMPACTO CLIMÁTICO]

##### **Resumo da participação**

A implantação e operação da infraestrutura implica emissões associadas à construção, emissões operacionais e aumento de mobilidade rodoviária associada.

É essencial que a decisão seja compatibilizada com compromissos de descarbonização e neutralidade climática, sendo desejável a quantificação da pegada carbónica do projeto e a definição de medidas concretas e vinculativas de mitigação.

Não existem nos descritivos qualquer indicação do aumento de emissões, contrariando a política climática do país, e de eventual compensação das emissões.

#### **Esclarecimento/Observações**

A dimensão climática constitui um vetor fundamental na avaliação de infraestruturas, devendo assegurar-se a sua compatibilização com os objetivos de descarbonização e neutralidade carbónica. Contudo, a ausência de quantificação detalhada nesta fase não compromete a conformidade da Avaliação Ambiental Estratégica, atendendo ao seu carácter estratégico e ao nível de definição ainda não estabilizado dos parâmetros do projeto.

Ainda assim, importa referir que, tal como consta no Relatório Ambiental, *“tendo em conta as atuais preocupações ambientais relacionadas com as atividades aeronáuticas e aeroportuária, considerando a intensidade carbónica da aviação, pretende-se que o futuro aeródromo disponha de um plano de mitigação de emissões de GEE para a atividade aeroportuária, que deverá contemplar e fazer referência a projetos de compensação da emissão de GEE a nível municipal (e eventualmente regional) que mitiguem o expectável crescimento da indústria aeronáutica no Município/Região. Para o efeito, é importante garantir que as instalações do aeródromo possam ser alvo de um programa de Pegada Ambiental Neutra (por exemplo: BP Target Neutral), estabelecendo um protocolo com um operador petrolífero certificado e credenciado (por exemplo: Air BP, Moeve Cepsa, etc.) para compensar emissões de CO2 das aeronaves geradas pelos voos realizados, assim como das atividades complementares. As emissões de todos os combustíveis de aviação (Jet A1 e Avgas) deverão ser compensadas em conjunto com o operador petrolífero a operar futuramente no aeródromo, através de programa a definir. Contudo, terá de ser garantido que os créditos de carbono sejam utilizados em projetos que financiem a utilização de Energias Renováveis, Baixo Carbono e a Proteção de Florestas, sendo esta questão um desafio à indústria da aviação e em que o Município da Figueira da Foz pretende ser um dos principais pioneiros e impulsionadores nacionais. O aeródromo pretende ser um equipamento aeroportuário consciente da evolução destes Projetos e terá em conta o seu desenvolvimento futuro, com vista à sustentabilidade dentro do que é desenvolvido pela indústria aeroportuária para proteção da mesma e das comunidades locais”*.

De facto, a compatibilização com a política climática não implica a eliminação total de emissões, mas antes a sua minimização e compensação, podendo a infraestrutura integrar soluções que promovam a eficiência energética, a redução de emissões operacionais e o recurso a mecanismos de compensação, nomeadamente através de soluções baseadas na natureza.

Nestes termos, entende-se que a questão do impacto climático, sendo relevante, se encontra devidamente enquadrada no processo de avaliação, não configurando uma desconformidade com as orientações de política climática.

#### **Elemento(s) do Plano em causa**

Relatório de Fundamentação e Relatório Ambiental (Avaliação Ambiental Estratégica).

**Análise/Ponderação do Município**

Face ao exposto, considera-se que a proposta do participante no sentido da não aprovação da presente proposta de alteração ao PDM não se encontra suportada por fundamentos técnicos e/ou legais atendíveis. Com efeito, a intervenção em causa não configura uma transformação estrutural do modelo territorial municipal, mas antes uma adaptação localizada, coerente com as dinâmicas de evolução do território e com as necessidades identificadas ao nível do reforço da competitividade, da atratividade territorial, do desenvolvimento regional e da capacidade de resposta em matéria de proteção civil.

Os impactes identificados, designadamente ao nível da ocupação do solo, ruído, condicionantes territoriais e emissões, são inerentes a infraestruturas desta natureza, encontrando-se devidamente considerados no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica e sendo passíveis de mitigação e gestão através de medidas adequadas e de aprofundamento em fases subsequentes do projeto.

**Decisão**

Face ao exposto, considera-se a participação relativa “à proposta de alteração destinada a viabilizar a implantação de um aeródromo municipal, dividida em duas partes, uma jurídica e a outra técnica, económica e ambiental” não acolhida, visto entender-se que a mesma não tem fundamento técnico e/ou legal.

Não obstante, considera-se que foram prestados os devidos esclarecimentos relativamente aos contributos apresentados nesta participação.

**PARTICIPAÇÃO 4**

**Registo de entrada:** 7380 de 04/03/2026

**Participante:** BIOND – Associação das Bioindústrias de Base Florestal

**Local:** -

**Resumo da participação**

O participante sugere que o Município da Figueira da Foz pondere, em sede de execução da presente alteração ao PDM, a adoção de um mecanismo de compensação florestal que assegure a reposição, em área equivalente ou superior, da superfície florestal suprimida, com recurso às mesmas espécies, em conformidade com as orientações do PROF CL.

**Elemento(s) do Plano em causa**

Regulamento

### Ponderação

Em sede de procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica, nomeadamente no âmbito do Relatório Ambiental e Resumo Não Técnico, será acrescentada uma medida no Capítulo 7.2.5 “Diretrizes de Seguimento”, no FCD “Qualidade Ambiental e Saúde Humana”, no Domínio “Alterações Climáticas”, que constará posteriormente na Declaração Ambiental emitida, onde se salvaguarda uma medida de compensação da perda de floresta sequestradora de carbono associada à reafetação do solo, que vá ao encontro das metas nacionais e europeias em matéria de clima, solo e políticas florestais: “Prever, em fase de projeto, a definição de medidas de compensação florestal decorrentes da supressão do coberto arbóreo ou floresta”.

### Decisão

Face ao exposto, considera-se a **participação acolhida**.

### 3.3. Resultado síntese da ponderação das participações

Da análise/ponderação às participações recebidas, conclui-se que 25% foram acolhidas, 25% foram parcialmente acolhidas e 50% não foram acolhidas (quadro 1).

**Quadro 1:** Resultado síntese da ponderação das participações recebidas

Ponderação	N.º	%
<b>Acolhida</b>	1	25
<b>Parcialmente acolhida</b>	1	25
<b>Não acolhida</b>	2	50
<b>Total</b>	4	100

Importa salientar que as participações que não foram acolhidas decorrem essencialmente do facto de não ter enquadramento no âmbito da presente proposta de alteração ou de não terem fundamento técnico e/ou legal.

Por outro lado, importa referir que na prévia participação pública (fase do procedimento anterior à elaboração da proposta de alteração do Plano) apesar da divulgação do período de prévia participação, em Diária da República, comunicação social e página da internet do Município, verificou-se que não foi recebida qualquer participação.

#### **4. ALTERAÇÕES À PROPOSTA DECORRENTES DA DISCUSSÃO PÚBLICA**

As alterações introduzidas na sequência da discussão pública decorrem direta ou indiretamente de participações recebidas, e constituem o resultado da ponderação efetuada pelo Município.

Assim sendo, do resultado da ponderação efetuada pelo Município, resultaram alterações ao nível da Avaliação Ambiental Estratégica (no Relatório Ambiental e no Resumo Não Técnico), não tendo estas alterações quaisquer implicações na proposta final subjacente ao procedimento de 10.º Alteração do PDM da Figueira da Foz.

#### **5. CONCLUSÃO**

Considerando as participações apresentadas no âmbito do período de discussão pública do procedimento de alteração ao Plano Diretor Municipal, constata-se uma participação interessada dos cidadãos, cujos contributos foram objeto de apreciação e ponderação, nos termos legalmente previstos.

Da ponderação efetuada às participações não resultam alterações às opções estruturantes do Plano, nem aos fundamentos e objetivos que estiveram subjacentes à elaboração da presente proposta de alteração ao PDM. As alterações introduzidas revestem natureza pontual e caráter restrito, contribuindo para o aperfeiçoamento de aspetos específicos, designadamente no domínio das questões ambientais, sem pôr em causa a coerência global do Instrumento de Gestão Territorial.

Nestes termos, e pelo exposto nos capítulos anteriores, considera-se que o presente Relatório reúne as condições para ser submetido à aprovação da Câmara Municipal e, conseqüentemente, à respetiva divulgação na comunicação social, na Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial e no sítio da internet do Município, conforme disposto no n.º 6 do artigo 89.º do RJIGT.

Por último, atendendo a que não foram introduzidas alterações aos fundamentos e aos objetivos que determinaram a elaboração da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do PDM da Figueira da Foz, considera-se que a versão final da proposta de alteração ao PDM encontra-se em condições de ser aprovada pela Assembleia Municipal, mediante proposta apresentada pela Câmara Municipal, em conformidade com o estabelecido no n.º 1 do artigo 90.º do RJIGT.

## 6. ANEXO (PARTICIPAÇÕES RECEBIDAS)

## Amélia Santos

---

**De:** sergio carriço <sergio.carrico@gmail.com>  
**Enviado:** 21 de fevereiro de 2026 16:59  
**Para:** Geral; Ordenamento Territorio  
**Assunto:** Exposição PDM - Proposta de Norma de Edificabilidade (20m) em Localidades e Vias Infraestruturadas - Sérgio Rodrigues Gaspar Carriço

**Sinal. de seguimento:** Dar seguimento  
**Estado do sinalizador:** Concluído

**Atenção: Este e-mail tem origem externa ao Município da Figueira da Foz. Por favor, não clique em links nem abra anexos de mensagens suspeitas ou inesperadas.**

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz,

Exmos. Senhores Técnicos do Departamento de Planeamento e Ordenamento do Território,

Sergio Rodrigues Gaspar Carriço, munícipe deste concelho, titular do NIF195557824], vem por este meio, no âmbito da atual discussão pública relativa à 10.ª Alteração ao PDM (Aeródromo Municipal) e no seguimento das questões abordadas nas recentes sessões de "Vereação Aberta", apresentar a seguinte proposta de alteração normativa:

### 1. Contexto e Oportunidade:

Dada a revisão do PDM especificamente para a instalação do Aeródromo Municipal, considera-se que esta é a oportunidade ideal para introduzir uma regra de edificabilidade que promova o desenvolvimento sustentável e a fixação de população. Propõe-se que, como medida de compensação e valorização, esta regra seja aplicada prioritariamente nas freguesias e localidades em volta do perímetro do aeródromo e, por uma questão de coerência normativa e justiça territorial, seja estendida às restantes freguesias do concelho da Figueira da Foz.

### 2. A Justificação da Assimetria (Exemplo Sul):

Esta necessidade é gritante em zonas como o limite sul do concelho. É incompreensível que, em estradas que delimitam o concelho, do lado de Pombal seja permitida a construção em terrenos infraestruturados, enquanto do lado da Figueira da Foz a mesma via é bloqueada. Esta disparidade penaliza os nossos munícipes, que ficam impedidos de rentabilizar o seu património face aos vizinhos de concelhos limítrofes.

### 3. Proposta Técnica (Regra dos 20 Metros):

Propõe-se que o Regulamento do PDM passe a prever a viabilização de construção de habitação própria nos seguintes moldes:

Aplicação Geográfica: Localidades e estradas infraestruturadas em torno do perímetro do aeródromo e, sucessivamente, em todo o território municipal.

Regra de Implantação: Autorização de construção até uma profundidade de 20 metros a contar da via pública, sempre que existam redes públicas (água, saneamento, luz) na frente do terreno.

Objetivo: Potenciar os investimentos públicos já realizados em infraestruturas de rede e oferecer soluções de habitação acessível para as famílias figueirenses.

#### 4. Conclusão:

Solicito que esta proposta seja formalmente integrada no processo de alteração ao PDM em curso, garantindo que o desenvolvimento gerado pela nova infraestrutura aeronáutica se traduza também numa melhoria direta das condições de habitabilidade para os proprietários de todas as freguesias do concelho.

Sergio Rodrigues Gaspar Carriço

Tlm - 912 686 166

Rua comercial n.7

Atouguia - 3090-817

"Agradeço antecipadamente a confirmação de receção deste e-mail para os devidos efeitos de participação na consulta pública."

Cordiais Cumprimentos/Best Regards

Sérgio Rodrigues Gaspar Carriço

Ex.mo Senhor Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz  
Dr. Pedro Santana Lopes

Assunto: Exposição no âmbito do período de discussão pública da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do PDM – Pretensão de instalação de mobile home na zona de Vale Jorge

---

Ex.mo Senhor Presidente,

Eu, Joaquim Manuel Jesus Carvalho Jerónimo, na qualidade de proprietário do prédio sito na zona de Vale Jorge, venho, com respeito e sentido de responsabilidade, apresentar a presente exposição no âmbito do período de discussão pública da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz, manifestando a minha pretensão de instalar uma mobile home para fins habitacionais no referido prédio, conforme localização assinalada em imagem anexa.



Esta pretensão nasce de um objetivo simples e profundamente humano: poder utilizar legitimamente o meu terreno para habitação, criando um espaço de estabilidade, segurança e dignidade, integrado na comunidade onde me insiro.

#### Enquadramento e realidade do local

A zona de Vale Jorge apresenta já edificações dispersas e um arruamento completamente infraestruturado, com rede viária, passeio pedonal e infraestruturas básicas instaladas. Não se trata de um espaço isolado ou desprovido de enquadramento urbano, mas sim de uma área com características consolidadas, onde a presença de habitação é uma realidade.

A solução pretendida — uma mobile home — é uma estrutura amovível, de implantação leve e reversível, que não implica fundações permanentes pesadas nem transformação irreversível do solo. O seu impacto é significativamente inferior ao de uma construção tradicional, permitindo uma ocupação equilibrada e respeitadora do território.

#### Dimensão humana e comunitária

A presença de habitação permanente não representa apenas ocupação física do espaço. Representa vida, cuidado e responsabilidade.

Um terreno habitado é um terreno vigiado, mantido e protegido. A presença de moradores contribui para:

- Maior segurança na zona;
- Redução do abandono e degradação;
- Melhor manutenção dos espaços envolventes;
- Vigilância natural e prevenção de incêndios.

Acredito sinceramente que a ocupação responsável e integrada do território contribui mais para a sua proteção do que a sua desvalorização ou abandono.

Peço apenas que, no âmbito da revisão em curso, seja ponderada esta realidade concreta, avaliando-se a situação à luz dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e interesse público, tendo em conta o reduzido impacto da solução e o contexto infraestruturado do local.

Nestes termos, venho respeitosamente solicitar que seja considerada a possibilidade de enquadrar e viabilizar a instalação da referida mobile home no prédio identificado, permitindo uma utilização legítima, equilibrada e humanamente justa do mesmo.

Com consideração e respeito,

Pede deferimento.

Figueira da Foz, 01 de Março de 2026

O Requerente,



Joaquim Manuel Jesus Carvalho Jerónimo

João Miguel Correia Gonçalves Vaz  
Rua D Afonso IV, 23 ,2  
3080 328 Buarcos, Figueira da Foz  
Tel.: 965784613  
joao.vaz.71@gmail.com

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz,  
  
Pedro Santana Lopes

Na qualidade de cidadão interessado no ordenamento do território e na sustentabilidade ambiental do concelho, venho ao abrigo do período de discussão pública da 10.ª Alteração à 1.ª Revisão do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz, apresentar a participação relativamente à proposta de alteração destinada a viabilizar a implantação de um aeródromo municipal, dividida em duas partes, uma jurídica e a outra técnica, económica e ambiental. Em resumo, a proposta de Aeródromo não se encontra justificada e carece de fundamentação económica, ambiental e jurídica, devendo ser reprovada a revisão do PDM.

A presente pronúncia considera a documentação disponibilizada, designadamente o Relatório de Fundamentação, o Relatório Ambiental (AAE), as peças desenhadas de classificação e qualificação do solo e os elementos relativos à sustentabilidade financeira.

## **Parte 1 – ENQUADRAMENTO JURÍDICO DO PROCEDIMENTO**

O procedimento rege-se pelo RJIGT (DL n.º 80/2015), pelo DL n.º 232/2007 (Avaliação Ambiental Estratégica), pelo Código do Procedimento Administrativo e pela Constituição da República Portuguesa.

Nos termos do artigo 118.º do RJIGT, a alteração de planos municipais depende da evolução das condições ambientais, económicas, sociais ou culturais subjacentes. O ónus da demonstração dessa evolução recai sobre a entidade proponente. A fundamentação apresentada assume natureza programática e prospetiva, não evidenciando factos supervenientes objetivos que imponham a alteração do modelo territorial vigente.

**Tal insuficiência configura violação do dever de fundamentação previsto no artigo 152.º do CPA.**

### **1. VIOLAÇÃO DO PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE**

A reclassificação de 57,5 hectares de solo florestal de produção constitui medida restritiva intensa. A decisão administrativa deve cumprir os subprincípios da adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito.

**Não foi demonstrada inexistência de alternativa menos gravosa, nem insuficiência da infraestrutura aeroportuária regional existente.** A ausência dessa demonstração compromete a validade constitucional da decisão.

### **2. DEFICIÊNCIAS NA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

O artigo 6.º do DL n.º 232/2007 impõe a análise de alternativas razoáveis, incluindo a alternativa zero. A comparação entre pista de 1200 m e 1800 m não configura alternativa estratégica autónoma. A omissão de análise territorial comparativa e funcional e constitui vício de insuficiência da AAE, determinante da anulabilidade do procedimento.

### 3. PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A Constituição impõe desenvolvimento harmonioso e sustentável do território. A ausência de quantificação de emissões, análise climática e estudo de impacto cumulativo revela déficit de integração do princípio da sustentabilidade.

### 4. SEGURANÇA JURÍDICA E TUTELA DA CONFIANÇA

A criação de faixa de proteção de 300 metros e futuras servidões aeronáuticas gera restrições relevantes aos proprietários. A densificação normativa é insuficiente quanto ao regime concreto aplicável, comprometendo a previsibilidade jurídica.

### 5. SUSTENTABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA E PRINCÍPIO DA BOA ADMINISTRAÇÃO

As projeções financeiras apresentadas são estimativas não vinculativas e não incluem análise de risco ou cenários adversos. A prudência financeira constitui corolário do princípio da boa administração (art. 266.º CRP).

### 6. SÍNTESE CONCLUSIVA

A proposta revela indícios de insuficiência de fundamentação, déficit de avaliação ambiental estratégica, violação dos princípios da proporcionalidade, da sustentabilidade e da boa administração. **Nestes termos, entende-se que a alteração ao PDM não reúne condições jurídicas e constitucionais para aprovação.**

## **Parte 2 – Fundamentação insuficiente e impactos não quantificados**

### **1 ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO E COERÊNCIA TERRITORIAL**

A introdução de um aeródromo não configura um mero ajustamento regulamentar do PDM, mas sim a implantação de uma infraestrutura com efeitos territoriais permanentes e indutores de transformação do uso do solo.

As maiores reservas quanto à coerência da alteração com o modelo territorial definido na 1.ª Revisão do PDM, respeita à contenção da artificialização do solo, à proteção da estrutura ecológica municipal e à consolidação de um padrão de desenvolvimento territorial sustentável.

### **2 CONSUMO DE SOLO E IMPACTE TERRITORIAL IRREVERSÍVEL**

A implantação da pista, quer no cenário de 1200 m quer no cenário de 1800 m, implica sempre a artificialização significativa do solo, impermeabilização permanente, alteração morfológica do território, fragmentação de unidades ecológicas e perda de biodiversidade.

A perda de funções ecológicas do solo – infiltração, retenção hídrica, biodiversidade edáfica e sequestro de carbono – é irreversível e deve ser ponderada à luz do princípio da precaução e da gestão sustentável do território. Esta perda ecológica e de serviços de ecossistema não é considerada nas peças que fundamentam a opção pelo aeródromo.

### **3. ANÁLISE DE ALTERNATIVAS NA AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

A Avaliação Ambiental Estratégica deve assegurar uma comparação robusta entre alternativas razoáveis, incluindo

- Alternativa zero (não construção);
- Diferentes escalas de infraestrutura;
- Soluções funcionais alternativas (ex.: heliporto, reforço de infraestruturas regionais existentes).

A mera comparação entre pista de 1200 m e 1800 m não substitui uma verdadeira análise estratégica de necessidade e de opção territorial. É essencial que a decisão seja suportada por demonstração clara de procura efetiva e fundamentada, necessidade regional não suprida por outras infraestruturas e vantagem comparativa da localização proposta.

Sem essa demonstração inequívoca, a alteração arrisca configurar uma decisão com base em expectativa e não em necessidade territorial comprovada. Aliás, na fundamentação não há elementos que sustentem a necessidade estratégica da construção de um aeródromo com base em pedidos efetivos do tecido comercial, da indústria ou do turismo. Existe um aeródromo (Cernache, Coimbra) a menos de 50 km da Figueira da Foz e um aeroporto internacional (Aeroporto de Sá Carneiro, Porto) a cerca de 140 km.

### **4. RUÍDO E SAÚDE PÚBLICA**

O impacto acústico constitui um dos fatores mais sensíveis associados a infraestruturas aeronáuticas.

É indispensável que sejam apresentadas curvas isófonas para cenários realistas de operação e se considerem voos de treino e circuitos repetitivos em horários alargados de operação e se identifiquem zonas de conflito acústico potencial. Faltam estes elementos.

O ruído aeronáutico possui características distintas do ruído rodoviário comum, sendo mais intrusivo e com maior potencial de perturbação do sono e bem-estar.

Mesmo quando abaixo dos limiares legais máximos, pode produzir efeitos cumulativos significativos na qualidade de vida das populações.

#### 5. RISCO, SEGURANÇA E SERVIDÕES

A implantação de um aeródromo implica a criação de servidões aeronáuticas e restrições à ocupação do solo na envolvente. Importa assegurar que tais condicionantes estão claramente delimitados e compatibilizados com os regimes existentes no PDM, evitando conflitos futuros com proprietários e utilizadores do solo.

Adicionalmente, em contexto de interface rural ou florestal, deve ser considerada a gestão de combustível e o risco de incêndio, bem como as condicionantes operacionais decorrentes de eventos extremos.

#### 6. SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA E RISCO DE SUBUTILIZAÇÃO

A sustentabilidade financeira apresentada deve ser analisada criticamente à luz de projeções realistas de tráfego anual, taxa de ocupação estimada, custos de manutenção e operação e dependência de financiamento público.

Infraestruturas aeroportuárias de pequena escala em território nacional apresentam, em vários casos, níveis de utilização reduzidos e despesas elevadas, tal como é o caso do aeródromo de Ponte de Sor com um prejuízo anual de cerca de 760 mil Euros

Tabela 1 - Comparação dos custos e receitas anuais de Ponte de Sor e projeção da CMFF

Indicador	Ponte de Sor (real)	Figueira (projetado)
Custos anuais	1,31 M€	0,75 M€
Receitas anuais	0,55 M€	1,12 M€
Resultado	-0,76 M€	+0,37 M€

#### O que está projetado para a Figueira da Foz

Segundo o relatório municipal:

- Investimento inicial: **18,07 milhões €**
- Custos operacionais anuais estimados: **750.000 €**
- Receitas anuais estimadas: **1.120.000 €**
- Resultado projetado: **+370.000 €/ano (superavit)**

Ou seja, o projeto é apresentado como **autossustentável desde o início da operação**.

#### Ponte de Sor

Dados reais do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor:

- Custos totais anuais: **1.310.328 €**
- Receitas anuais: **550.545 €**
- Resultado real: **-759.784 €/ano (défice)**

Cobertura das receitas face ao custo total: **42%**

Mesmo com pista maior (1800 m), infraestrutura certificada e cluster aeronáutico consolidado. O aeródromo **não é autossustentável** e exige subsídio municipal significativa.

Esta alteração ao PDM implica a criação de uma infraestrutura com encargos permanentes para o município, constitui um fator relevante de prudência decisória.

#### 7. IMPACTO CLIMÁTICO

A implantação e operação da infraestrutura implica emissões associadas à construção, emissões operacionais e aumento de mobilidade rodoviária associada.

É essencial que a decisão seja compatibilizada com compromissos de descarbonização e neutralidade climática, sendo desejável a quantificação da pegada carbónica do projeto e a definição de medidas concretas e vinculativas de mitigação.

Não existem nos descritivos qualquer indicação do aumento de emissões, contrariando a política climática do país, e de eventual compensação das emissões.

#### 8. CONCLUSÃO

A proposta de alteração ao PDM para viabilização de um aeródromo municipal representa uma transformação estrutural do território, com impactos permanentes ao nível do uso do solo, ambiente, ruído, risco e sustentabilidade financeira.

Face às reservas expostas desde a necessidade estratégica não fundamentada, falta de robustez da análise económica, ausência de alternativas, **entende-se que a alteração não se encontra suficientemente fundamentada para aprovação nos termos propostos.**

**Nestes termos, solicita-se a não aprovação da alteração ao PDM.**

Com os melhores cumprimentos,

João Miguel Vaz

Exmo. Senhor Presidente da  
Câmara Municipal da  
Figueira da Foz,

Paços do Concelho  
Av. Saraiva de Carvalho  
3084-501 Figueira da Foz

Lisboa, 3 de março de 2026

**Assunto: Discussão Pública no âmbito da 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz**

A **BIOND – Associação das Bioindústrias de Base Florestal**, pessoa coletiva n.º 502 777 010, com sede na Rua Marquês Sá da Bandeira, número 74 – 2.º Esq.º, Lisboa (“**Biond**”), através do Aviso n.º 1508/2026/2, publicado na 2.<sup>a</sup> série do *Diário da República*, n.º 17/2026, de 26 de janeiro, assim como da informação disponibilizada no sítio da Internet do Município, disponível em [Autarquia | CM Figueira da Foz](#), da abertura do período de discussão pública referente à **10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz**, vem pronunciar-se sobre o mesmo Regulamento do Plano Diretor Municipal (“**PDM**”) nos termos que se seguem:

**PRONÚNCIA DA BIOND QUANTO À 10.<sup>a</sup> ALTERAÇÃO À 1.<sup>a</sup> REVISÃO DO PLANO  
DIRETOR MUNICIPAL DA FIGUEIRA DA FOZ:**

Em 26 de janeiro de 2026, a Biond tomou conhecimento da abertura do período de discussão pública relativo à proposta de 10.<sup>a</sup> alteração à 1.<sup>a</sup> revisão do PDM da Figueira da Foz.

Neste sentido, e por entender que com a sua visão de conjunto e integrada sobre a atividade florestal, a Biond pode contribuir, de forma construtiva, para uma adaptação do PDM da Figueira da Foz à legislação vigente referente ao setor florestal – incluindo ao Programa Regional de Ordenamento Florestal do Centro Litoral (“**PROF CL**”), aprovado em anexo à Portaria n.º 56/2019, de 11 de fevereiro, e alterado pela Portaria n.º 18/2022, de 5 de janeiro –, que seja a

mais correta e eficiente possível, quer do ponto de vista jurídico, quer do ponto de vista técnico, **vem-se, por este meio, apresentar o seguinte comentário à proposta de 10.ª alteração à 1.ª revisão do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz**, o qual se refere à proposta de Regulamento, disponibilizada no sítio eletrónico do Município (adiante designada por “**Proposta de Regulamento**”):

1. A Proposta de Regulamento tem por objeto a alteração da Planta de Ordenamento – classificação e qualificação do solo, bem como o aditamento de um artigo 48.º-A ao Regulamento do PDM, com o objetivo de estabelecer o regime aplicável ao espaço destinado à implantação do Aeródromo Municipal da Figueira da Foz. Esta alteração implica a requalificação de cerca de 57,5 hectares de solo rústico, anteriormente integrado na subcategoria de “Espaços Florestais de Produção”, para a categoria de “Espaço destinado a Equipamentos de Utilização Coletiva e outras Infraestruturas”, bem como a alteração dos limites da UOPG4 (Área Industrial e Empresarial do Pinhal da Gandra), de forma a excluir da mesma a área destinada ao Aeródromo.
2. A Biond reconhece a pertinência da criação do Aeródromo Municipal, enquanto infraestrutura com potencial para dinamizar a economia local, reforçar a capacidade de resposta em matéria de proteção civil e emergência e contribuir para a valorização e competitividade territorial do concelho.
3. Sem prejuízo do que antecede, a Biond não pode deixar de notar que a solução adotada implica a reafetação definitiva de cerca de 57,5 hectares de solo rústico afeto à produção florestal para outros fins, o que suscita a preocupação de que tal situação possa contribuir para uma redução da área florestal e, conseqüentemente, para a diminuição da capacidade de sequestro de carbono associada à floresta.
4. Neste contexto, é entendimento da Biond que a alteração em apreço deve ser enquadrada numa lógica de coerência com as metas nacionais e europeias em matéria de clima, uso do solo e política florestal.
5. Com efeito, o **Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050** identifica o setor florestal como um dos principais pilares do esforço nacional de descarbonização, reconhecendo-lhe uma função essencial de sequestro de carbono<sup>(1)</sup>. No mesmo sentido apontam a **Estratégia**

---

<sup>(1)</sup> Vide Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), Estratégia de Longo Prazo para a Neutralidade Carbónica da Economia Portuguesa em 2050, disponível em [RNC2050\\_PT-22-09-2019.pdf](#), p. 52 e ss.

**Nacional para as Florestas e a Estratégia da União Europeia para as Florestas 2030**, que reforçam a necessidade de conservar e expandir a área florestal, promovendo uma gestão sustentável dos recursos.

6. Acresce que Portugal subscreveu, no âmbito da COP 26, em Glasgow, compromissos internacionais no âmbito da Declaração dos Líderes sobre Florestas e Uso do Solo, comprometendo-se a contribuir para a travagem da desflorestação e para a promoção de um uso sustentável dos solos. Estes compromissos não se esgotam na esfera nacional, antes exigindo, para a sua efetiva concretização, a mobilização dos instrumentos de planeamento territorial à escala local.
7. Neste contexto, a alteração da qualificação de solo florestal produtivo, ainda que mantendo a classe de solo rústico, implica uma mudança estrutural de uso que deve ser ponderada à luz dos contributos que cada município pode e deve assegurar para a prossecução dessas metas.
8. Sublinhe-se, a este propósito, que o “novo” artigo 48.º-A, que regula o destino da área e define as condições operacionais associadas à infraestrutura, não integra qualquer referência a medidas de compensação ou neutralização da perda de floresta sequestradora de carbono associada à reafetação do solo.
9. Afigura-se, por isso, desejável que a concretização do Aeródromo Municipal não se traduza numa diminuição líquida da área florestal do município da Figueira da Foz, devendo esta alteração constituir uma oportunidade para afirmar um modelo de desenvolvimento equilibrado, capaz de compatibilizar investimento infraestrutural com valorização e reforço do capital natural.
10. Nesse sentido, recomenda-se que o **Município da Figueira da Foz** pondere, em sede de execução da presente alteração ao PDM, **a adoção de um mecanismo de compensação florestal que assegure a reposição, em área equivalente ou superior, da superfície florestal suprimida, com recurso às mesmas espécies, em conformidade com as orientações do PROF CL.**
11. Uma solução desta natureza permitiria conciliar o desenvolvimento de infraestruturas estratégicas para o Município da Figueira da Foz com a valorização do seu capital natural,

reforçando a coerência estratégica da decisão municipal e demonstrando o alinhamento do Município com as metas climáticas e florestais assumidas por Portugal.

12. Nestes termos, **a Biond sugere que a alteração regulamentar e cartográfica em apreciação assegure que a requalificação de solo afeto à produção florestal não se traduza numa redução líquida e estrutural do património florestal do concelho.**

Por último, a Biond coloca-se à inteira disposição de V. Exas. para, de forma construtiva e em colaboração com o Município da Figueira da Foz, contribuir, nestes e noutros temas que venham a ser identificados, quer do ponto de vista jurídico, quer do ponto de vista técnico, para uma adaptação do Plano Diretor Municipal da Figueira da Foz aos normativos vigentes referentes ao setor florestal, que seja o mais correta e eficiente possível, trabalhando em conjunto para a identificação das melhores soluções nestas matérias, quer no âmbito do procedimento de alteração em curso, quer noutros procedimentos que possam vir a ser desencadeados.

Com os melhores cumprimentos

Pela BIOND,

A Advogada,



---

**MORAIS LEITÃO**  
GALVÃO TELES, SOARES DA SILVA  
& ASSOCIADOS

**Inês Vieira**

*Advogada*

CÉDULA: 65493L NIF 253130921

Rua Castilho, 165, 1070-050 Lisboa

Tlf.: 213817443 Fax: 213817498

**Anexo: Procuração.**