

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

Estudo de Impacte Ambiental



Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola

Grândola

Évora, julho de 2026

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	1
2.	PERÍODO DE CONSULTA	1
3.	DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA	1
4.	MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO	1
5.	PARTICIPAÇÕES NA CONSULTA PÚBLICA	1
6.	ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES SOBRE AS PARTICIPAÇÕES RECEBIDAS	1
7.	CONCLUSÃO	2

ANEXO A

- Participações recebidas no âmbito da Consulta Pública (*Portal Participa*)

ANEXO B

- Anexo das participações recebidas no âmbito da Consulta Pública (*Portal Participa*)

1. Introdução

Em cumprimento do disposto no 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 Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola.

2. Período de Consulta

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, desde o dia 19 de maio de 2026 até ao dia 2 de julho de 2026.

3. Documentos Publicitados e Locais de Consulta

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), com os respetivos Aditamento e Resumo Não Técnico (RNT), foram disponibilizados para consulta na sede da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, I.P. (CCDR), no respetivo sítio eletrónico (www.ccdr-a.gov.pt), bem como no Portal Participa (www.participa.pt).

4. Modalidades de Publicitação

A publicitação da Consulta Pública do EIA e do respetivo RNT foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios na Câmara Municipal de Grândola e União de Freguesias de Grândola e Santa Margarida da Serra;
- Afixação de Anúncio na CCDR;
- Divulgação através dos sítios eletrónicos da CCDR e do Portal Participa.

5. Participações na Consulta Pública

No âmbito da Consulta Pública, foram recebidas, através do Portal Participa, 17 participações, nomeadamente de particulares (16) e 1 de uma associação de defesa do Ambiente.

6. Análise e Considerações sobre as Participações Recebidas

Sem prejuízo da necessária análise técnica detalhada dos contributos recebidos, refira-se que cinco participações são discordantes do projeto, duas de concordância e dez apresentam sugestões.

Nas participações que discordam do projeto os argumentos são centrados na perda de paisagem natural, na destruição de habitats e no risco de incêndio. Duas participações deste grupo não desenvolvem qualquer argumento, limitando-se a frases de rejeição genérica. Uma participação introduz um argumento ambiental mais elaborado sobre a função dos pinhais na regulação da humidade e da temperatura local, ainda que sem base técnica citada.

As duas participações de concordância aceitam o projeto pelo valor económico e pela criação de emprego — uma associa-o a outro projeto industrial na região como complemento de dinamização regional e critica a dependência do turismo como motor económico único do concelho. A outra é a participação mais extensa e tecnicamente detalhada de todo o conjunto, condicionando o apoio a uma lista longa de exigências: rede viária dimensionada para tráfego pesado, parque de apoio a motoristas, ligação ferroviária de mercadorias operacional, ETAR com tratamento avançado de efluentes industriais e uma cintura verde densa de espécies autóctones.

O bloco de sugestões, que é o maior, converge em torno de um conjunto restrito de temas técnicos: a desflorestação de cerca de 111 ha, a impermeabilização do solo e a redução da recarga do aquífero, e a prioridade à ligação ferroviária face ao transporte rodoviário. Duas participações identificam o abate de sobreiros e a destruição de habitat da Arméria-do-Sado — espécie prioritária ao abrigo da Diretiva Habitats — como o ponto ambiental mais grave do projeto, propondo medidas concretas de transplantação e compensação ecológica fora do perímetro do parque.

A ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável condiciona qualquer decisão ambiental favorável à imposição de uma estratégia energética e climática que o RNT, na sua avaliação, trata de forma manifestamente insuficiente: aponta que a estimativa de autossuficiência do parque (35 MWh/ano de consumo face a 41 MWh/ano de produção fotovoltaica) ignora o consumo real de armazéns, refrigeração, terminal ferroviário e sobretudo da eletrificação progressiva de frotas pesadas, exigindo por isso um Plano Energético e Climático do PELI com cenários até 2040. Identifica como omissão mais grave a ausência de qualquer sistema de armazenamento por baterias (BESS), propondo um dimensionamento inicial de 10-20 MW e 40-80 MWh, e exige rede de carregamento dedicada a veículos pesados elétricos (350 kW a 1 MW+), alinhada com o Regulamento AFIR. No plano ferroviário, considera positiva a existência do terminal de mercadorias, mas insuficiente sem metas mínimas de quota modal e um Plano de Operação Intermodal, sob risco de o parque funcionar sobretudo como plataforma rodoviária. Quanto a solos e água, qualifica a diminuição da recarga aquífera como impacte muito significativo e permanente, exigindo pavimentos permeáveis, bacias de retenção naturalizadas e monitorização piezométrica, além de um balanço hídrico anual e sazonal e reavaliação dos usos ornamentais da água. Sobre biodiversidade, rejeita tratar a desflorestação de 111,4 ha e o abate de 28 sobreiros como simples alteração de coberto vegetal, exigindo um Plano de Compensação Ecológica com metas quantificadas e monitorização de pelo menos dez anos. Por fim, discorda da análise de alternativas do RNT — que se limitou a alternativas de ligação ao IC1 — e exige avaliação de efeitos cumulativos com horizonte 2030-2040. Conclui que, sem estas condicionantes, o projeto representa uma nova frente de artificialização territorial; com elas, poderia aproximar-se de uma plataforma logística compatível com a neutralidade climática de 2050.

7. Conclusão

Relativamente aos contributos recebidos, os mesmos deverão merecer a necessária consideração por parte da Comissão de Avaliação na elaboração do seu Parecer Final.

ANEXO A

Participações recebidas no âmbito da Consulta Pública
(*Portal Participa*)

PARTICIPA

Dados da consulta

Nome resumido	Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola
Nome completo	Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola O projeto em avaliação corresponde ao Parque Empresarial, Logístico e Industrial (PELI) de Grândola, um empreendimento destinado à instalação de atividades industriais, logísticas e de serviços, implantado numa área com cerca de 133 ha, localizada na União das Freguesias de Grândola e Santa Margarida da Serra, concelho de Grândola, distrito de Setúbal, inserida na região do Alentejo Litoral. A área de implantação situa-se no limite norte do concelho, entre o IC1/EN120 e a Linha do Sul, beneficiando de uma posição estratégica no corredor logístico Sines-Évora/Caia e de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias relevantes para o desenvolvimento de atividades empresariais e logísticas. O projeto integra sete macro lotes destinados a usos industriais e logísticos, áreas de apoio e serviços, terminal ferroviário, estacionamento, infraestruturas técnicas e espaços verdes, enquadrando-se na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão "Parque Empresarial e Logístico", prevista no Plano Diretor Municipal de Grândola.
Descrição	
Período de consulta	2026-05-19 - 2026-07-02
Data de início da avaliação	2026-07-03
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	Procedimento de Avaliação
Código de processo externo	585
Entidade promotora do projeto	Terra Kappa, Unipessoal Lda
Entidade promotora da CP	CCDR Alentejo, I.P.
Entidade coordenadora	CCDR Alentejo, I.P.
Técnico	Maria José Santana

Eventos

Documentos da consulta

Resumo Não Técnico (RNT)	Documento	2026_05 EIA_PELIGrandola_VolI_RNTreformulado.pdf
EIA	Documento	https://www.ccdr-a.gov.pt/transferencias/2026_05_11_Aditamento_AIA_585.zip
Anúncio	Editais / Avisos	2026_05_20 AIA 585 Anuncio_retificado.pdf

Nº Participações 17

Nº Seguidores 23

Estatísticas sobre a tipologia

Concordância	2
Discordância	5
Geral	0
Proposta concorrente	0
Reclamação	0
Sugestão	10

Participações

ID 114874 ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável em 2026-07-02

Comentário:

A ZERO considera que o projeto só deverá obter uma decisão ambiental favorável se for profundamente condicionado à integração de uma estratégia energética, climática, ferroviária, hídrica e ecológica mais exigente, em particular através da instalação de armazenamento por baterias, produção fotovoltaica maximizada, carregamento de veículos pesados elétricos, comunidade de energia renovável, reforço da transferência modal para a ferrovia, análise robusta de alternativas e avaliação cumulativa dos impactos territoriais.

Anexos: 114874_Parecer ZERO - Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola.pdf

Tipologia: Sugestão

ID 114403 Ana esteves em 2026-06-29

Comentário:

Discordo profundamente da instalação deste projeto de painéis solares Grandola e noutra zona em Portugal. A transição energética é necessária, mas não pode ser feita à custa da destruição da nossa fauna, da nossa flora e dos ecossistemas que ainda conseguimos preservar. Grandola é uma região que, durante o verão, já enfrenta temperaturas extremamente elevadas, secas prolongadas e um elevado risco de incêndios. Transformar grandes áreas naturais em parques industriais de painéis solares significa eliminar habitats, destruir biodiversidade e alterar profundamente a paisagem que faz parte da nossa identidade. Que futuro queremos deixar às próximas gerações? Um país onde a natureza é sacrificada em nome de projetos que poderiam ser instalados em zonas já artificializadas, como telhados de edifícios, parques industriais ou terrenos degradados? Muitos países procuram soluções que conciliem a produção de energia renovável com a proteção do ambiente, investindo em alternativas que minimizam o impacto sobre os ecossistemas. Nós também devemos seguir esse caminho, em vez de continuarmos a destruir aquilo que é insubstituível. Está na altura de abrir os olhos. O planeta está a dar sinais claros de que atingimos um ponto crítico. Não podemos continuar a tomar decisões que agravam a perda de biodiversidade e contribuem para o desequilíbrio ambiental. Proteger a natureza não é um obstáculo ao desenvolvimento; é uma condição essencial para garantir qualidade de vida, segurança e esperança às gerações futuras. O progresso só faz sentido quando respeita o ambiente. Caso contrário, estaremos a comprometer o futuro dos nossos filhos e netos em nome de benefícios de curto prazo.

Anexos: Não

Tipologia: Discordância

ID 114245 Cláudia Freitas Moinha em 2026-06-29

Comentário:

No âmbito da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental do Parque Empresarial, Logístico e Industrial de Grândola, apresento esta participação. Considero o projeto importante para Grândola, Alcácer do Sal, o Alentejo Litoral e a economia nacional. Um parque desta natureza deve ser infraestrutura produtiva, industrial, logística e exportadora, capaz de atrair empresas, criar emprego, apoiar Sines e reforçar a ligação de Portugal aos mercados internacionais. Para cumprir esse objetivo, deve ser condicionado a soluções robustas, duráveis, acessíveis e ambientalmente sólidas. Todos os arruamentos internos e acessos principais devem ficar abertos ao público, sem barreiras indevidas, portarias generalizadas ou restrições que transformem o parque num espaço fechado. Deve garantir-se circulação pública, acesso de trabalhadores, fornecedores, emergência, transportes coletivos e utilizadores externos, salvaguardadas apenas as áreas privadas de cada empresa. A rede viária deve ser dimensionada para tráfego pesado intenso. Pavimentos, bermas, rotundas, lancis, fundações, redes enterradas, tampas, grelhas, passagens e zonas de manobra devem usar materiais resistentes, capazes de suportar camiões de grande carga, cargas excecionais, tráfego contínuo e manutenção reduzida. As vias devem ser largas, com raios de viragem adequados, boa iluminação e circulação de pesados, ligeiros, autocarros e veículos de emergência. Deve ser criado um verdadeiro parque de apoio a motoristas e veículos pesados, não apenas estacionamento. Esse espaço deve permitir paragem e estacionamento noturno de camiões, com segurança, vigilância, casas de banho, balneários, duchas, zona de descanso, espaço de refeições, recolha de resíduos, água, pontos de carregamento e condições dignas para motoristas. É essencial garantir transporte público adequado para os trabalhadores. Devem existir paragens de autocarro com abrigo, iluminação, bancos, informação horária, acessibilidade e proteção contra chuva, frio e calor. Devem ser criadas ligações regulares a Grândola, Alcácer do Sal e, se possível, a estações ferroviárias e zonas habitacionais próximas. Sem transporte coletivo, o projeto ficará dependente do automóvel, aumentando custos, emissões e exclusão laboral. O parque deve ter passeios contínuos, passadeiras acessíveis, rampas, pavimentos táteis, atravessamentos seguros, boa iluminação e percursos pedonais protegidos. Mesmo sendo zona industrial, haverá trabalhadores, visitantes, motoristas, pessoal administrativo, manutenção e serviços. A segurança rodoviária e a acessibilidade universal devem ser previstas desde o início. Defendo ainda que o PELI tenha ambição industrial. Não deve limitar-se a armazéns de baixo valor acrescentado. Deve prever condições para fábricas, indústria transformadora, indústria pesada compatível com elevados padrões ambientais, logística avançada, centros de distribuição, produção para exportação, montagem, energia, tecnologia e serviços industriais. O Alentejo precisa de emprego produtivo. A ligação direta à Linha Ferroviária do Sul deve ser prioridade absoluta. O cais ferroviário previsto deve evoluir para terminal de mercadorias funcional, com ramais, cais de carga e descarga, capacidade para contentores, semi-reboques e mercadorias industriais, ligação à rede ferroviária nacional e expedição direta para Sines, Lisboa, Espanha e restante Europa. O objetivo deve ser exportar pela ferrovia, retirando camiões das estradas e tornando o parque mais competitivo. O tratamento de águas residuais e efluentes industriais deve ser excelente. A ETAR prevista não deve tratar apenas águas residuais domésticas: deve haver solução robusta para efluentes industriais, pré-tratamento obrigatório por lote quando necessário, separação de águas pluviais contaminadas, retenção de hidrocarbonetos, monitorização contínua, reutilização de

água tratada e controlo público dos parâmetros de descarga. A componente verde deve ser muito reforçada. A desflorestação deve ser compensada com plantação abundante de árvores e arbustos autóctones, incluindo muitos pinheiros-mansos em redor do parque industrial, bem como sobreiros, azinheiras, medronheiros, zimbros e faixas verdes densas. Estas plantações devem criar uma cintura verde efetiva, reduzir poeiras, ruído, calor, impacto visual e erosão, melhorar a biodiversidade e valorizar a paisagem, com manutenção plurianual, rega com água reutilizada e substituição de árvores que não sobrevivam. Solicito que a aprovação fique condicionada à abertura pública dos arruamentos, reforço da rede viária para pesados, parque de apoio a motoristas, transporte público para trabalhadores, passeios e passadeiras acessíveis, ligação ferroviária de mercadorias operacional, tratamento avançado de efluentes industriais, forte arborização autóctone e orientação do PELI para indústria real, pesada quando ambientalmente compatível. Com os melhores cumprimentos, Cláudia Freitas Moinha

Anexos: Não

Tipologia: Concordância

ID 113287 Rita Fernandes em 2026-06-18

Comentário:

Deixem o litoral em paz.

Anexos: Não

Tipologia: Discordância

ID 112452 Ana Paula Guerreiro Cardoso em 2026-05-28

Comentário:

Considero que o projeto do Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola poderá contribuir positivamente para a dinamização económica regional e criação de emprego. No entanto, tendo em conta a dimensão do empreendimento e os impactes ambientais identificados no Estudo de Impacte Ambiental, considera-se essencial garantir um acompanhamento ambiental rigoroso durante as fases de construção e exploração. Destacam-se como principais preocupações os impactes associados à desflorestação, impermeabilização do solo, alteração da paisagem e potenciais efeitos sobre os recursos hídricos e biodiversidade local. Neste contexto, considera-se importante reforçar as medidas de monitorização ambiental e compensação ecológica, assegurando a recuperação de áreas naturais e a preservação dos habitats existentes. Considera-se igualmente positiva a integração de medidas relacionadas com reutilização de águas residuais tratadas e produção de energia fotovoltaica, contribuindo para uma maior sustentabilidade do empreendimento. De uma forma geral, entende-se que o projeto poderá ser viável desde que seja assegurado o cumprimento rigoroso das medidas minimizadoras e compensatórias previstas no processo de Avaliação de Impacte Ambiental.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112358 António Nunes em 2026-05-26

Comentário:

Após leitura do Resumo Não Técnico, parece-me que o projeto pode ter interesse económico para Grândola e para o Alentejo Litoral, mas a sua dimensão exige maior cuidado ambiental. A desflorestação prevista, a impermeabilização do solo e a alteração da paisagem não devem ser encaradas como consequências secundárias do projeto. Sugiro que sejam reforçadas as áreas naturalizadas e os corredores verdes, com espécies autóctones e acompanhamento real da regeneração ecológica. Também considero importante aumentar as soluções de infiltração e retenção de águas pluviais, para reduzir a pressão sobre a recarga subterrânea. Por fim, parece-me essencial que o funcionamento do parque não dependa quase exclusivamente do transporte rodoviário. A ligação ferroviária prevista deve ser valorizada e devem ser pensadas soluções práticas de transporte coletivo para trabalhadores. Cordialmente António Nunes

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112352 Júlio Sousa em 2026-05-26

Comentário:

Após analisar o RNT, apresento as seguintes observações: O RNT reconhece que a concretização do projeto implica a desflorestação de cerca de 111 ha, com impactos permanentes e irreversíveis sobre o coberto vegetal e a biodiversidade local, incluindo habitats classificados pela Diretiva Habitats e espécies protegidas (Arméria-do-Sado), prioritária no Anexo II da mesma Diretiva. Considerando a gravidade deste impacto, seria importante que o EIA incluísse medidas específicas de proteção e transplantação desta espécie antes do início das operações de desflorestação, bem como a criação de uma área de compensação ecológica fora do perímetro do PELI destinada à sua conservação. O RNT identifica ainda a impermeabilização do solo como um impacto muito significativo e irreversível, com efeitos diretos na recarga do aquífero local. Sugere-se que sejam estudados e implementados sistemas de recarga artificial do aquífero através da infiltração controlada das águas pluviais recolhidas nas coberturas e pavimentos do parque, complementando o sistema de reutilização de águas já previsto no projeto. Por fim, o RNT, enquanto documento de participação pública, deveria ser redigido numa linguagem mais acessível a cidadãos sem formação técnica. A utilização extensiva de siglas e terminologia especializada sem explicação adequada dificulta o envolvimento informado da população local no processo de consulta pública.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112326 Ana Tagaroso em 2026-05-25

Comentário:

Exmo. Senhor Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, I. P., No âmbito da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental do Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola, Processo de AIA n.º 3919, apresento o meu contributo enquanto cidadão residente no distrito de Setúbal e estudante nesta área. Reconheço os potenciais benefícios económicos e sociais do projeto, nomeadamente ao nível da criação de emprego, da dinamização

empresarial e do reforço logístico do corredor Sines–Évora/Caia. Contudo, a escala da intervenção, a desflorestação de cerca de 111 ha, a impermeabilização do solo, a alteração permanente da paisagem e a possível redução da recarga aquífera exigem uma decisão ambiental especialmente prudente. Caso a Declaração de Impacte Ambiental venha a ser favorável ou favorável condicionada, solicito que imponha uma análise mais robusta das alternativas, incluindo a alternativa zero, uma solução de menor área de implantação, a reutilização de áreas degradadas, um desenho urbano mais compacto, um faseamento mais restritivo e maior prioridade ao transporte ferroviário de mercadorias. A análise não deve limitar-se sobretudo à ligação ao IC1/EN120, uma vez que os impactes mais relevantes decorrem da transformação do uso do solo e da perda de coberto vegetal. Recomendo ainda o reforço das medidas de minimização e compensação, com metas quantificadas, calendarizadas e fiscalizáveis, incluindo reflorestação ecológica com espécies autóctones, corredores ecológicos, faixas de amortecimento, drenagem sustentável, pavimentos permeáveis, reutilização de águas pluviais e residuais tratadas e monitorização pública da água, biodiversidade e paisagem. Defendo também a criação de uma comissão local de acompanhamento, integrando o proponente, a Câmara Municipal de Grândola, a Autoridade de AIA, associações ambientais, representantes da população e entidades competentes em recursos hídricos e conservação da natureza, para acompanhar as fases de RECAPE, construção e exploração. Em suma, o projeto só deverá avançar se forem asseguradas condições ambientais exigentes, mensuráveis e compatíveis com a proteção dos solos, da água, da biodiversidade, da paisagem e da qualidade de vida das populações. Com os melhores cumprimentos, Ana Tagarro 25/05/2026

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112189 Marília Leitão em 2026-05-23

Comentário:

Após análise do Resumo Não Técnico do projeto Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola, reconheço a importância do investimento para o desenvolvimento económico, criação de emprego e dinamização regional. No entanto, considero preocupantes alguns impactos ambientais associados ao projeto, nomeadamente a desflorestação prevista, a impermeabilização dos solos, a alteração da paisagem e os possíveis efeitos sobre os recursos hídricos e a biodiversidade. Na minha opinião, seria importante reforçar as medidas compensatórias ambientais, incluindo ações de reflorestação com espécies autóctones, monitorização ecológica continuada e medidas adicionais de proteção dos recursos naturais, procurando um melhor equilíbrio entre desenvolvimento económico e sustentabilidade ambiental no contexto da região do Alentejo.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112187 António Reis em 2026-05-23

Comentário:

No âmbito da consulta pública relativa ao projeto “Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola”, após leitura do Resumo Não Técnico, reconheço a

relevância económica e territorial do empreendimento, nomeadamente pela criação de emprego, dinamização da economia local e reforço da componente logística e industrial do concelho. O próprio RNT refere impactes positivos significativos associados à concretização do PDM de Grândola, à diversificação funcional do território e à dinamização económica. Contudo, considero que devem ser particularmente ponderados os impactes negativos residuais que permanecem após mitigação, sobretudo a diminuição da recarga do aquífero, a alteração do coberto vegetal, a impermeabilização do solo e a alteração da paisagem. O RNT reconhece expressamente que estes efeitos decorrem da desflorestação, da desmatagem e da impermeabilização associadas ao projeto, mesmo após aplicação de medidas minimizadoras. Nesse sentido, entendo que a decisão final deve assegurar condições especialmente exigentes quanto à compensação ecológica e paisagística, à adoção de soluções de drenagem sustentável e infiltração de águas, à proteção e recuperação de áreas com valor ecológico e ao rigoroso acompanhamento da execução das medidas e dos programas de monitorização previstos para recursos hídricos e biodiversidade. Considero igualmente importante garantir que a fase de construção respeite integralmente os períodos menos sensíveis para a fauna e que a futura exploração do parque seja articulada com soluções de transporte público e mobilidade mais sustentável. Além disso, entendo que o Resumo Não Técnico poderia ser ainda mais acessível ao público não especializado se apresentasse, de forma mais simples e destacada, as alternativas analisadas, os impactes residuais mais relevantes e as medidas compensatórias associadas. Apesar de ser um documento útil, essa melhoria reforçaria a transparência e a qualidade da participação pública.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112103 Pedro Nunes em 2026-05-20

Comentário:

Após leitura do Resumo Não Técnico, considero que o projeto pode ter interesse económico e territorial, mas deve garantir uma adequada proteção ambiental, tendo em conta a dimensão da área intervencionada. Sugiro o reforço das medidas de minimização relativas à impermeabilização do solo, drenagem natural, ruído, qualidade do ar, tráfego e proteção da biodiversidade. Considero também importante que a componente ferroviária seja valorizada, para reduzir a dependência do transporte rodoviário. Por fim, sugiro que os resultados da monitorização ambiental sejam divulgados de forma simples e acessível ao público, permitindo acompanhar os impactes reais do projeto após a sua implementação.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112102 Isabel Brito em 2026-05-20

Comentário:

Após consulta do Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental do Parque empresarial Logístico e Industrial de Grândola, considero que o projeto apresenta efeitos positivos ao nível da criação de emprego, da dinamização económica local e da melhoria da oferta logística e industrial da região. Contudo, o projeto implica

impactes ambientais relevantes, sobretudo associados à desflorestação/desmatação, alteração da cobertura vegetal, impermeabilização do solo, alteração da paisagem, possível redução da recarga aquífera, aumento do tráfego, ruído e emissões atmosféricas. Assim, sugere-se que a eventual aprovação do projeto fique condicionada ao cumprimento rigoroso das medidas de minimização e compensação previstas na EIA, nomeadamente a proteção das linhas de água, a preservação das zonas de recarga, a gestão adequada dos resíduos, a utilização de espécies autóctones, a criação e manutenção de corredores ecológicos, a compensação efetiva dos sobreiros removidos e a monitorização da biodiversidade, dos recursos hídricos, do ruído e da qualidade do ar. Considera-se ainda importante reforçar a utilização da ferrovia e do transporte coletivo, de forma a reduzir a dependência do transporte rodoviário e os impactes associados. Por fim, sugere-se que o Resumo Não Técnico seja apresentado com linguagem mais simples, quadros-resumo mais acessíveis e uma explicação mais clara dos principais impactes para a população não especializada.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112086 António Pedro Mesquita Rodrigues em 2026-05-19

Comentário:

Boa noite, Será importante que todos os edifícios e parques de estacionamento tenham nas suas coberturas, painéis solares, no caso dos parques de estacionamento painéis solares bifaciais, que a energia elétrica que esse Parque Empresarial, irá consumir seja calculada e que seja instalados painéis solares perto do local, provavelmente os mesmos 133 ha, de painéis solares para garantir funcionar ao máximo com energia renovável, serem eles próprios a produzir a sua própria energia e quem sabe instalar também Baterias para armazenamento quando existir excesso de produção como nos fins de semana. Se o local de produção for perto do local de consumo evita muitos Kms de linhas de alta tensão para transportar energia e permitirá esse Parque Empresarial ter acesso a energia elétrica a baixo preço, aumentando a competitividade das indústrias ali instaladas. Irá evitar muitos conflitos com as Populações que colocam obstáculos à instalação de centrais solares, assim facilmente a população irá compreender que para terem empregos perto de casa, para não terem que emigrar e terem bons salários, também há que produzir a sua própria energia no seu próprio quintal e não no quintal do vizinho. Pedro Mesquita

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 112081 Andreia Martinho em 2026-05-19

Comentário:

Sem comentários

Anexos: Não

Tipologia: Discordância

ID 112058 Carlos Alberto Moura caiado em 2026-05-19

Comentário:

Sou a favor do projeto e já que se tem vindo a falar no projeto da Mina da Lagoa salgada acho que se completariam um ao outro. Gera postos de trabalho, fortifica a economia da região para além de dar visibilidade a grandola pois não é sustentável viver apenas do turismo que a única coisa que trouxe aos grandolenses foi encarecer o nível de vida.

Anexos: Não

Tipologia: Concordância

ID 112054 Pedro Manuel Edmond Reis da Silva Augusto em 2026-05-19

Comentário:

Desflorestar 111 ha incluindo 28 sobreiros? Lá vamos nós com mais um projeto de extermínio arborícola... E não é pequeno! Proponho adaptar o projeto para evitar o abate de sobreiros e minimizar o de árvores (pinheiro-manso e pinheiro-bravo principalmente, presumo). Basta aumentar as zonas verdes de forma estratégica, diminuindo ao espaço industrial, ou melhor, aumentando este para zonas não arborizadas. Do outro lado da linha de comboio há espaço sem árvores para ser aproveitado também... Podem sempre incluir no projeto uma passagem subterrânea para ligar as duas partes da zona empresarial/industrial. Pedro Augusto, PhD

Anexos: Não

Tipologia: Discordância

ID 112053 joao antonio geraldos amaral em 2026-05-19

Comentário:

os parques industriais são à partida e em princípio ainda que isso não seja certo em imensos casos um espaço para implementação de empresas e criação de postos de trabalho ??? que por vezes também não se verifica. No entanto para estes objectivos não vale tudo, como cortar uma área enorme de pinheiros para instalação do mesmo. pelo que sou contra pois o corte dos pinheiros vai reduzir a humidade, reduzir o oxigénio vital para os humanos e seres vivos, destruir a fauna, a flora, linhas de água e fazer com que a temperatura na zona aumente mais. tanto paleio com as alterações climáticas e com o aquecimento global mas só vejo iniciativas a fazer com que o aquecimento aumente. devia ser exatamente o oposto, aumentar ainda mais as áreas verdes com planos de segurança e proteção pois só assim se aumenta a qualidade de vida das pessoas e se combate o aquecimento global.

Anexos: Não

Tipologia: Discordância

ANEXO B

Anexo das participações recebidas no âmbito da Consulta Pública
(Portal Participa))



Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola

A ZERO considera que o projeto só deverá obter uma decisão ambiental favorável se for profundamente condicionado à integração de uma estratégia energética, climática, ferroviária, hídrica e ecológica mais exigente, em particular através da instalação de armazenamento por baterias, produção fotovoltaica maximizada, carregamento de veículos pesados elétricos, comunidade de energia renovável, reforço da transferência modal para a ferrovia, análise robusta de alternativas e avaliação cumulativa dos impactos territoriais.

1. Enquadramento geral

O projeto do Parque Empresarial Logístico e Industrial de Grândola incide sobre uma área de cerca de 133 hectares, dos quais aproximadamente 111,4 hectares serão objeto de desflorestação, sobretudo de povoamentos de pinheiro-bravo, estando prevista a instalação de um parque com usos predominantemente logísticos, correspondentes a cerca de 80% da ocupação, e usos industriais, correspondentes a cerca de 20%. O próprio Resumo Não Técnico reconhece que o EIA incide sobre a desflorestação e sobre os impactos da construção e exploração do empreendimento, embora o Plano de Pormenor tenha sido sujeito a Avaliação Ambiental Estratégica e o projeto seja apresentado como não sujeito a AIA enquanto operação urbanística autónoma.

A ZERO entende que, precisamente por se tratar de uma transformação territorial de grande escala, com impermeabilização, tráfego pesado, consumo de água, alteração paisagística, pressão sobre recursos hídricos subterrâneos e indução de novas dinâmicas logísticas, a avaliação ambiental não pode limitar-se a verificar a compatibilidade formal com o Plano de Pormenor. Deve antes demonstrar que o projeto é compatível com a Lei de Bases do Clima, com a neutralidade climática até 2050 e com uma trajetória de redução rápida e irreversível das emissões, tal como previsto nos objetivos das políticas públicas do clima.

2. A principal lacuna: ausência de uma verdadeira estratégia energética e climática

O Resumo Não Técnico refere a existência de painéis solares fotovoltaicos, carregamento de veículos elétricos, subestação, sistema de gestão técnica centralizada e uma estimativa de consumo anual de 35 MWh/ano para o funcionamento do PELI, face a 41 MWh/ano de produção fotovoltaica, concluindo pela autossuficiência energética do parque.

Esta formulação é tecnicamente insuficiente. Um parque com mais de 630 mil m² de área máxima de construção, vocação logística e industrial, terminal ferroviário, estacionamento de pesados e subestação com potência prevista de 28 MVA não pode ser avaliado climaticamente com base apenas no consumo das infraestruturas comuns. O consumo real das atividades instaladas, dos armazéns, da refrigeração, da iluminação industrial, dos equipamentos logísticos, da movimentação de cargas, dos sistemas digitais e, sobretudo, da eletrificação progressiva de frotas pesadas será incomparavelmente superior ao valor indicado no RNT.

A ZERO considera, por isso, que o projeto deve ser condicionado à apresentação, em RECAPE, de um Plano Energético e Climático do PELI, com cenários de consumo realista para 2030, 2035 e 2040, incluindo consumo das unidades industriais, logística refrigerada, cais ferroviário, carregamento de veículos ligeiros, carregamento de veículos pesados de mercadorias, eventual carregamento de autocarros e veículos de apoio, produção fotovoltaica em coberturas, estacionamento e restantes áreas artificializadas, armazenamento estacionário, autoconsumo coletivo, injeção na rede, serviços de sistema e emissões evitadas.



3. Baterias, comunidade de energia e serviços à rede

A omissão mais grave do projeto é a inexistência de qualquer referência a armazenamento estacionário por baterias. Num parque logístico-industrial com subestação própria, produção fotovoltaica, grande superfície edificável, terminal ferroviário e estacionamento de pesados, a instalação de baterias não é um acessório tecnológico; é uma condição de coerência climática e energética.

A ZERO defende que o projeto deve integrar, desde a fase de execução, uma infraestrutura BESS — Battery Energy Storage System — dimensionada para cumprir simultaneamente três funções. A primeira é maximizar o autoconsumo coletivo da energia fotovoltaica produzida no parque, armazenando excedentes solares das horas centrais do dia para utilização no fim da tarde, à noite e nas horas de maior preço da eletricidade. A segunda é permitir a constituição de uma Comunidade de Energia Renovável ou modelo equivalente de autoconsumo coletivo, beneficiando empresas instaladas, serviços comuns, trabalhadores e, sempre que juridicamente viável, comunidades próximas. A terceira é prestar serviços ao Sistema Elétrico Nacional, incluindo resposta rápida, apoio à frequência, redução de pontas, gestão de congestionamentos e integração de renováveis.

À escala do PELI, a ZERO considera que deve ser estudada um sistema de baterias modular inicial da ordem dos 10 a 20 MW e 40 a 80 MWh, com possibilidade de expansão futura para 50 MW e 200 MWh, dependendo da potência fotovoltaica efetivamente instalada e das necessidades de carregamento de pesados. Estes valores devem ser objeto de estudo técnico-económico em RECAPE, e não substituem o dimensionamento detalhado, mas dão uma ordem de grandeza compatível com uma plataforma logística de relevância regional.

4. Carregamento de veículos pesados elétricos

O RNT refere genericamente “carregamento de veículos elétricos”, mas não esclarece se estão previstos carregadores de alta potência para veículos pesados. Esta indefinição é inaceitável num parque logístico cujo funcionamento induzirá necessariamente tráfego de mercadorias.

A ZERO entende que o PELI deve ser obrigado a integrar uma rede de carregamento dedicada a veículos pesados elétricos, incluindo carregadores de 350 kW, 700 kW e, em fases posteriores, carregadores de pelo menos 1 MW, com gestão inteligente articulada com fotovoltaico e baterias. Esta obrigação é coerente com o Regulamento Europeu AFIR, que estabelece um quadro obrigatório para a implantação de infraestrutura de combustíveis alternativos, incluindo carregamento elétrico para transporte rodoviário, com especial relevância para corredores e nós logísticos.

A ZERO considera ainda que o projeto deve avaliar cenários de substituição progressiva dos veículos pesados a gasóleo associados ao parque por veículos elétricos, distinguindo tráfego de curta distância, distribuição regional, transporte intermodal rododotferroviário e transporte de passageiros associado aos trabalhadores. A bateria deve ser dimensionada para reduzir a potência contratada necessária, evitar picos de carga e permitir que os veículos pesados carreguem com eletricidade renovável potencialmente mais barata.

5. Ferrovia e intermodalidade

A integração de um terminal ferroviário de mercadorias é um dos aspetos mais positivos do projeto. O RNT refere expressamente que o terminal se destina a servir a atividade industrial e logística do PELI, a região sul de Portugal e a ligação à rede de plataformas logísticas nacionais e internacionais.

Contudo, a existência formal de um cais ferroviário não garante, por si só, transferência modal. A ZERO considera que deve ser exigido um Plano de Operação Intermodal, com metas mínimas de quota ferroviária para mercadorias movimentadas no parque, avaliação da capacidade da Linha do Sul, compatibilização com comboios de mercadorias de maior comprimento, áreas de carga e descarga adequadas, equipamentos elétricos de



movimentação de contentores e articulação com os portos de Sines, Setúbal e Lisboa. Sem metas operacionais, o risco é o parque funcionar sobretudo como plataforma rodoviária apoiada num nó desnivelado sobre o IC1, agravando emissões, ruído, poluição atmosférica e pressão viária.

6. Solos, impermeabilização e recarga aquífera

O próprio EIA identifica como impactes negativos significativos ou muito significativos a destruição e impermeabilização do solo, a diminuição da recarga do aquífero, a alteração do coberto vegetal e a alteração da paisagem. Em particular, a diminuição da recarga do aquífero surge como impacte muito significativo, permanente e irreversível, ainda que mitigável.

A ZERO considera que este descritor deve ser tratado como matéria crítica. A impermeabilização de uma área desta dimensão no Alentejo Litoral, num contexto de seca estrutural, alterações climáticas e pressão crescente sobre massas de água subterrâneas, exige soluções mais robustas do que drenagem convencional e câmaras de retenção de hidrocarbonetos. O projeto deve ser condicionado à maximização de pavimentos permeáveis onde tecnicamente possível, retenção e infiltração local de águas pluviais limpas, bacias de retenção naturalizadas, soluções baseadas na natureza, separação rigorosa entre águas potencialmente contaminadas e águas pluviais limpas, monitorização piezométrica antes, durante e depois da obra e avaliação do efeito cumulativo com outros empreendimentos industriais, turísticos, agrícolas e logísticos na região.

7. Água e reutilização

O RNT estima um consumo máximo de água potável de 400 m³/dia, com limitação média mensal de 350 m³/dia, e prevê produção de águas para reutilização de cerca de 250 m³/dia, destinadas a rega, usos secundários, combate a incêndio, autoclismos e lagos de acesso público.

A reutilização de águas residuais tratadas é positiva, mas a ZERO considera que o projeto deve ir mais longe. Deve ser exigido balanço hídrico anual e sazonal, com cenários de seca, ondas de calor e restrições de abastecimento. A rega dos espaços verdes deve ser reduzida ao mínimo, com espécies autóctones, xerófitas e adaptadas ao clima mediterrânico. A existência de lagos ornamentais deve ser reavaliada, pois pode representar perda por evaporação e uso simbolicamente contraditório num território vulnerável à escassez hídrica. A água reutilizada deve ser prioritariamente dirigida a usos funcionais e não ornamentais.

8. Biodiversidade, desflorestação e compensação ecológica

O projeto implica a desflorestação de cerca de 111,4 hectares e o abate de 28 sobreiros isolados, sujeito a autorização específica. Esta transformação não pode ser tratada apenas como alteração de coberto vegetal sem valor ecológico relevante. Mesmo povoamentos de pinheiro-bravo podem desempenhar funções de habitat, conectividade ecológica, proteção do solo, regulação microclimática, infiltração e sequestro de carbono.

A ZERO considera que deve ser exigido um Plano de Compensação Ecológica com metas quantificadas, incluindo recuperação de habitats autóctones, aumento líquido da biodiversidade, proteção de linhas de água, corredores ecológicos, instalação de abrigos para morcegos e aves insetívoras, controlo de espécies invasoras, gestão ecológica das áreas verdes e monitorização por pelo menos dez anos. A compensação não deve limitar-se a arborização genérica, mas sim a criação de ecossistemas resilientes, adaptados ao clima local e com função ecológica demonstrável.

9. Paisagem, artificialização e integração territorial

O EIA reconhece impactes significativos na paisagem, tanto na construção como na exploração. A ZERO considera que a integração paisagística deve ser reforçada, especialmente porque o projeto se localiza numa zona de transição entre espaços florestais, infraestrutura ferroviária e corredor rodoviário. As coberturas verdes,



fotovoltaico integrado, arborização com espécies autóctones, redução da intrusão luminosa, limitação de publicidade exterior e modelação naturalizada dos taludes devem ser condições do projeto.

A iluminação deve cumprir critérios rigorosos de eficiência, segurança e redução da poluição luminosa, evitando perturbação de fauna, desperdício energético e degradação da paisagem noturna.

10. Qualidade do ar, ruído e saúde humana

O RNT reconhece que as emissões atmosféricas relevantes na exploração resultam sobretudo do tráfego rodoviário, incluindo NO₂, CO, PM₁₀ e PM_{2,5}, e que o ruído esperado decorre essencialmente do tráfego rodoviário e ferroviário.

A ZERO considera insuficiente uma abordagem que apenas caracterize estes impactes sem impor uma estratégia operacional de redução. Devem ser exigidas metas de eletrificação progressiva das frotas associadas ao parque, prioridade a transporte ferroviário, carregamento de pesados elétricos, restrições a ralenti, equipamentos elétricos de movimentação interna, monitorização contínua de ruído e qualidade do ar, e planos de mobilidade para trabalhadores baseados em transporte público, transporte coletivo empresarial, bicicleta e ligação segura a interfaces ferroviários.

11. Alternativas

A análise de alternativas é uma das fragilidades mais relevantes do RNT. O documento afirma que não foram consideradas alternativas de localização, uma vez que a localização ficou definida na UOPG do PDM de Grândola, tendo sido apenas estudadas alternativas para a ligação ao IC1.

A ZERO discorda desta limitação. Mesmo quando a localização decorre de instrumento de gestão territorial, a AIA deve avaliar alternativas razoáveis de implantação, faseamento, densidade, configuração interna, grau de impermeabilização, dimensão dos lotes, localização da subestação, localização do terminal ferroviário, soluções energéticas, alternativas de abastecimento hídrico, soluções de drenagem, níveis de ocupação e cenários operacionais. A alternativa zero, ou seja, a não execução do projeto, deve ser tratada de forma substantiva, comparando perda de solo florestal, emissões induzidas, emprego, receitas, impactes hídricos e potencial de requalificação de áreas já artificializadas noutros locais.

12. Efeitos cumulativos

A avaliação de efeitos cumulativos deve ser aprofundada. Um projeto desta escala não atua isoladamente. Deve ser avaliado em conjunto com a expansão logística associada a Sines, à Linha do Sul, ao IC1, a eventuais novos projetos industriais no Alentejo Litoral, à pressão turística e imobiliária, à procura de água, à fragmentação de habitats, ao aumento do tráfego pesado e à evolução previsível da rede elétrica regional.

A ZERO considera que a DIA deve exigir uma matriz de impactes cumulativos com horizonte 2030, 2035 e 2040, integrando clima, água, solo, biodiversidade, ruído, qualidade do ar, mobilidade, energia e paisagem.

13. Condições essenciais a impor em DIA e verificar em RECAPE

A ZERO considera que uma eventual DIA favorável só poderá ser emitida se incluir condicionantes claras: apresentação de Plano Energético e Climático do PELI; maximização obrigatória da produção fotovoltaica em coberturas e estacionamento; estudo e instalação faseada de baterias estacionárias; criação de Comunidade de Energia Renovável ou modelo equivalente; carregamento de veículos pesados elétricos de alta potência; metas de transferência modal para ferrovia; plano de mobilidade sustentável para trabalhadores; plano de compensação ecológica com ganho líquido de biodiversidade; redução máxima da impermeabilização; monitorização reforçada



de aquíferos; balanço hídrico climático; reavaliação dos usos ornamentais da água; monitorização contínua de ruído e qualidade do ar; e avaliação cumulativa territorial.

Conclusão

A ZERO não considera aceitável que um novo parque logístico-industrial desta dimensão seja licenciado como mera infraestrutura de urbanização empresarial com alguma produção fotovoltaica acessória. O PELI de Grândola deve ser transformado num verdadeiro hub logístico, ferroviário, energético e climático, capaz de reduzir emissões, acelerar a eletrificação do transporte pesado, apoiar a rede elétrica, maximizar autoconsumo renovável, proteger recursos hídricos e compensar de forma robusta a perda de solo florestal.

Sem estas condições, o projeto corre o risco de representar uma nova frente de artificialização territorial e indução rodoviária. Com estas condições, poderá aproximar-se de uma plataforma logística de nova geração compatível com a transição climática, energética e ecológica que Portugal tem obrigação legal e política de concretizar.

02 de Julho de 2026

A Direção da ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável