



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

MENCIONE-SE, PUBLIQUE-SE  
E EXPEÇA-SE

13.03.08  
H.

A

Sua Excelência

O Presidente da Assembleia da República

M.I. Dr. Jaime Gama

REQUERIMENTO

N.º 285/X (3ª) - AC

**ASSUNTO: Ligação Ferroviária de Alta Velocidade (TGV) entre Lisboa e Porto – troço Alenquer (Ota)/Pombal**

Em 21 de Dezembro de 2007, o Governo emitiu a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) respeitante ao projecto “*Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 – troço Alenquer (Ota)/Pombal*” favorável à alternativa CSN 11 (SE+LE+NB), com determinadas condicionantes especificadas na mesma DIA.

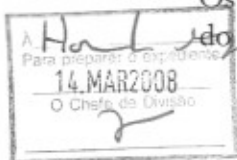
O projecto de ligação ferroviária de Alta Velocidade, entre Lisboa e Porto, prevê a passagem do traçado do TGV em onze concelhos das Regiões de Lisboa e Vale do Tejo e do Centro, designadamente no de Leiria, Alcobaça e Pombal.

Ora, a verdade é que, nos termos em que foi aprovada, a passagem do TGV no concelho de Alcobaça acarreta um significativo conjunto de impactes negativos para a qualidade de vida das populações, o ordenamento do território e a protecção do Ambiente, nos seus componentes humanos e naturais.

Com efeito, a passagem do TGV dividirá povoações ao meio, obrigará à demolição de inúmeras edificações, sejam estas destinadas a habitação ou ao desenvolvimento de actividades económicas, e afectará, de forma irremediável, a qualidade de vida das populações cujas habitações venham a subsistir contiguamente à linha, e que sofrerão, além disso, significativa desvalorização do respectivo valor económico, com grave prejuízo patrimonial para os seus proprietários.

Caso seja concretizado o traçado proposto para o TGV no concelho de Alcobaça, prevê-se que mais de mil construções sejam demolidas e cerca de 3000 edificações sejam afectadas, o que condicionará, de forma directa e irreversível, a qualidade de vida de uma população superior a 20 mil pessoas, ou seja, cerca de um terço dos alcobacenses.

Os impactes negativos da passagem do TGV por uma região intensamente povoada, como é o caso do concelho de Alcobaça, que tem cerca de 60 mil habitantes, são agravados pelo facto de, como é





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

*Handwritten notes and signatures:*  
C. [unclear]  
[unclear]  
[unclear]

comummente reconhecido, uma linha ferroviária de Alta Velocidade não poder ter grandes oscilações de curvas ou declives, daqui resultando um «corte a direito» do território, criando um efeito de barreira que dividirá, de uma forma definitiva e irreversível, comunidades locais formadas ao longo de séculos, áreas imemorialmente habitadas e sistemas ecológicos actualmente equilibrados.

A passagem do TGV no concelho de Alcobça prejudicará as freguesias de Turquel, Évora, Prazeres e S. Vicente de Aljubarrota e Pataias e, em especial, a freguesia da Benedita que, sendo a com maior peso populacional a nível concelhio, com mais de oito mil habitantes, será dividida ao meio (desde o Ninho de Águia, Moita do Gavião, Casal da Pequena, Taveiro, Candeeiros, Freires, etc.), o mesmo sucedendo com a respectiva ALE (Área de Localização Empresarial da Benedita), que será, igualmente, separada em duas metades.

Os prejuízos que as comunidades populacionais sofrerão com o atravessamento e a proximidade da linha também são muito significativos, designadamente no que se refere à protecção da saúde, devido ao ruído e às vibrações que a circulação das composições do TGV provocarão no meio envolvente (para já só referir a fase da exploração e não o ruído e as vibrações que se verificarão na fase de construção da linha).

Os riscos decorrentes dos aspectos referidos são ainda agravados pelo facto de se desconhecer, presentemente, a sua verdadeira e exacta amplitude, como o reconhece o próprio Governo, ao determinar, na DIA:

- i) A “*Elaboração de um Estudo de Ruído detalhado, à escala do Projecto de Execução, para identificação dos locais susceptíveis de requerer medidas de minimização para efeitos do cumprimento dos limites de ruído ambiente exterior regulamentados...*” (Anexo à DIA, Secção I, ponto E.1.); e
- ii) Que “*Deverão ser, também, realizados os estudos necessários à avaliação dos impactes das vibrações produzidas, em fase de exploração, nos “recursos geológicos e geomorfológicos de interesse conservacionista”, nomeadamente em grutas e outros valores espeleológicos...*” (Anexo à DIA, Secção I, ponto F.2.).

**Significa isto que, nestes componentes ambientais, como na generalidade dos restantes, não foram realizados, na fase do estudo de impacte ambiental, os pertinentes e exigíveis estudos prévios, razão pela qual a elaboração dos mesmos foi postergada para uma fase ulterior, em que já não serão relevantes para a decisão de escolha do traçado, pelo que a sua utilidade será nula na perspectiva da defesa do ambiente e da qualidade de vida das populações afectadas.**

Esta situação viola flagrantemente o princípio da prevenção, proclamado na alínea a) do artigo 3.º da Lei de Bases do Ambiente, aprovada pela Lei n.º 11/87, de 7 de Abril, segundo o qual “**as actuações com efeitos imediatos ou a prazo no ambiente devem ser consideradas de forma antecipativa, reduzindo ou eliminando as causas, prioritariamente à correcção dos efeitos dessas acções ou actividades susceptíveis de alterar a qualidade do ambiente, sendo o poluidor obrigado a corrigir ou recuperar o ambiente, suportando os encargos daí resultantes, não lhe sendo permitido continuar a acção poluente**” (realçado nosso).



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

De resto, e no que se refere aos possíveis efeitos, directos e indirectos, que a passagem do TGV terá ao nível do ambiente social e económico no concelho de Alcobaça, a DIA é completamente omissa, facto que evidencia que o Estado não cuidou de proteger relevantes direitos constitucionais e interesses legalmente protegidos dos cidadãos.

Desde logo por não terem sido ponderados os efeitos económicos que a passagem do TGV acarretará sobre o valor das propriedades localizadas nas proximidades da via proposta (por exemplo a uma distância de cem ou duzentos metros), sendo certo que não pode ser ignorado que aquelas sofrerão uma substancial desvalorização económica do respectivo valor patrimonial.

Além disso, o traçado proposto afectará o exercício de actividades económicas, por força da ocupação e inviabilização de campos agrícolas, incluindo parcelas da Reserva Agrícola Nacional, e de outras infraestruturas industriais e empresariais, bem como recursos económicos (deve ter-se presente que no concelho de Alcobaça se situa uma das áreas de maior actividade industrial e comercial do distrito de Leiria e da região do Oeste, ali se localizando, designadamente, inúmeras empresas dedicadas à actividade económica de extracção de pedra).

A referida omissão, ao descurar a realidade económica e social desta região de Portugal, violou o princípio do equilíbrio, estatuído no artigo 3.º da Lei de Bases do Ambiente, nos termos do qual *“devem criar-se os meios adequados para assegurar a integração das políticas de crescimento económico e social e de conservação da Natureza, tendo como finalidade o desenvolvimento integrado, harmónico e sustentável”*.

Os impactos ambientais negativos, decorrentes do traçado proposto para o TGV, verificam-se na qualidade de vida das populações alcobacenses e no próprio ordenamento do território do concelho de Alcobaça, mas afectam, também, outros componentes ambientais da região, designadamente valores ecológicos, geológicos, hidrológicos, patrimoniais ou relativos à protecção da fauna e flora.

E a verdade é que o artigo 4.º da Lei de Bases do Ambiente estatui, nas suas alíneas b) e c), que *“A existência de um ambiente propício à saúde e bem-estar das pessoas e ao desenvolvimento social e cultural das comunidades, bem como à melhoria qualidade de vida, pressupõe a adopção de medidas que visem, designadamente:*

- b) O equilíbrio biológico e a estabilidade geológica com a criação de novas paisagens e a transformação ou a manutenção das existentes;*
- c) Garantir o mínimo impacte ambiental, através de uma correcta instalação em termos territoriais das actividades produtivas;”*

Ora, o traçado proposto afecta, desde logo, um significativo conjunto de elementos do património cultural, incluindo imóveis de interesse público classificados ou em vias de classificação, como, por exemplo, a Gruta da Senhora da Luz, no concelho de Rio Maior, o Lagar dos Frades, na Ataija – Alcobaça, a Capela de São João Baptista, no concelho de Alcobaça, os quais assumem importância não desprezível, seja do ponto de vista do património cultural, seja enquanto elementos indutores do desenvolvimento local.

O traçado afecta, também, significativa e irremediavelmente, ecossistemas de grande sensibilidade e valor ambiental e cultural, incluindo áreas classificadas, de que é exemplo, entre outros, o Parque Natural da Serra de Aires e Candeeiros, que integra a Rede Natura 2000 e é uma área classificada com objectivos de conservação da natureza.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Ao nível dos valores geológicos e geomorfológicos que podem ser afectados, senão mesmo destruídos pela passagem do TGV, caso seja concretizado o traçado proposto, destacam-se:

- i) O sistema do Vale da Ribeira do Mogo, que se encontra em vias de classificação como paisagem protegida e onde existem 13 grutas referenciadas com ocupação neolítica, cujo levantamento arqueológico ainda não foi concluído;
- ii) O campo de Dolinas (depressões de pequena dimensão) de Lagoa do Cão e Casal do Rei;
- iii) As depressões da Ataíja; e
- iv) Outras grutas não referenciadas nos estudos de impacte ambiental, e que também não o foram pela RAVE.

A passagem do TGV sobre as referidas grutas e depressões implicará, necessariamente, o preenchimento das cavidades que porventura surjam no decurso das obras de construção da referida linha ferroviária, ou seja, a destruição desse importante património natural.

A ocorrência da situação descrita no ponto anterior revela-se ainda extremamente preocupante, na medida em que a linha de passagem do TGV poderá ser construída em cima de “vazios” desconhecidos, como é o caso das já referidas “Dolinas”, e estas depressões poderão ceder, seja a curto, médio ou longo prazo, o que pode implicar um abatimento dos estratos calcários, cujas consequências para a segurança e vida de pessoas são difíceis de prever, mas cuja gravidade nenhum responsável poderá, legítima e responsabilmente, ignorar.

A situação que acaba de se referir pode ser exemplificada no Algar do Louro, que se localiza entre Casal do Rei e Lagoa do Cão, e se situa a cerca de 0,3 quilómetros do traçado proposto, o qual possui numerosas Dolinas, sendo que o respectivo subsolo se encontra em permanente mudança e deslocação morfológicas, circunstância que obriga ao reconhecimento da existência de riscos reais de abatimento dos solos na sua envolvente geográfica.

Também têm sido registados fenómenos de abatimento do solo, designadamente junto ao IC2, com uma profundidade de 8 metros e uma diáclase (fenda) que se estende para baixo da estrada IC2 com cerca de 1 metro de largura, muito embora se desconheça a sua efectiva extensão, situação que contribui, igualmente, para a existência de riscos para a segurança de pessoas e bens, caso a linha do TGV venha a ser construída no traçado proposto, já que se ignora por completo se, actual ou supervenientemente, neste também se verificarão abatimentos.

Os riscos denunciados nos pontos anteriores, sendo reais e ponderosos, não foram suficiente e aprofundadamente detectados na fase de avaliação de impacte ambiental, como o comprova o facto de a DIA preconizar *“A elaboração de Estudo detalhado do ponto de vista geológico e hidrogeológico, complementar ao efectuado em fase de Estudo Prévio, o qual deve contemplar a detecção de vazios do endocarso com incidência especial na zona da depressão da Ataíja e das dolinas da Lagoa de Cão e Casal do Rei”* (Anexo à DIA, Secção I, ponto B.2.).

A ser construída a passagem proposta, não só a qualidade ambiental destas cavidades será posta em causa, como a própria qualidade da água poderá sofrer danos irreversíveis, o que assume gravidade



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

não despicienda por esta constituir uma importante fonte de abastecimento à população – só a água de Chiqueda abastece mais de 40.000 habitantes do concelho de Alcobaça.

A DIA refere, em matéria de Recursos Hídricos, que “deverá ser realizado um inventário dos pontos de água ocorrentes na envolvente do projecto, bem como realizados estudos de caracterização hidrogeológica dos mesmos” (Anexo à DIA, Secção I, ponto C.9.), o que também significa que esse levantamento não foi efectuado previamente, ao contrário do que deveria ter sucedido, já que a escolha de soluções em aterro ou em viaduto não pode anteceder o referido inventário, sob pena de se verificar ulteriormente a não viabilidade do traçado ou, pelo menos, a necessidade de realizar novos e não previstos trabalhos estruturais de contenção hidráulica, que, além de outros riscos, seguramente se revelarão financeiramente muito onerosos.

Também é reconhecido que a envolvente da passagem do traçado proposto abrange diversas áreas importantes para a fauna selvagem, designadamente nas Serras de Aire e Candeeiros.

Mas, uma vez mais, a DIA esclarece que, na fase de Estudo de Impacto Ambiental, não foram realizados os estudos exigíveis, que deveriam esclarecer e fundamentar a escolha do traçado, ao preconizar, relativamente à Ecologia – Flora/Fauna, que, só agora, depois de proposto esse traçado, seja efectuada a:

- i) “Prospecção de abrigos dos Morcegos, a qual deverá estender-se ao sistema da Ribeira do Mogo, devendo igualmente ser avaliada a presença de morcegos arborícolas” (Anexo à DIA, Secção I, ponto D.1.); e
- ii) “Prospecção da ocorrência de gato bravo (*Felis silvestris*) na área do PNSAC e no Sistema da Ribeira do Mogo” (Anexo à DIA, Secção I, ponto D.3.).

Daqui resulta uma vez mais patente que, antes de ter sido proposto o traçado, não foi efectuada uma conveniente caracterização da fauna envolvente ao projecto, além de que a identificação e inventariação dessas espécies protegidas ocorrerá apenas depois de aprovado o traçado, ou seja, quando já nada puder ser alterado em termos de protecção ecológica da fauna regional que, suposta e primacialmente, incumbiria ao Estado assegurar.

Se já foram abundantemente referidos os riscos para a segurança das pessoas e a protecção do ambiente, e também denunciados os graves prejuízos para a qualidade de vida das populações e o próprio desenvolvimento económico e social do concelho de Alcobaça, que o traçado proposto para o TGV acarreta, também **a regularidade do próprio procedimento administrativo que instruiu a DIA não é isenta de reserva, senão mesmo de fundadas suspeitas de ilegalidade.**

Com efeito, foi amplamente noticiado, na generalidade dos órgãos de comunicação social, que o Governo terá ignorado um parecer técnico da Comissão de Avaliação do projecto de alta velocidade, que era desfavorável a todos os traçados propostos, entre Alcobaça e Pombal.

De facto, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDR) terá emitido um parecer desfavorável a todos os traçados previstos pela Rede de Alta Velocidade para a ligação entre Alcobaça e Pombal, o que, inevitavelmente, inviabilizaria os traçados propostos para atravessamento da zona entre a Ota e Pombal.





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Segundo o parecer da CCDRC, "*os impactes gerados em termos de socio-economia, do ordenamento do território e usos do solo são negativos, muito significativos, irreversíveis e não minimizáveis (residuais)*", acrescentando-se, inclusivamente, que "*houve uma subavaliação da magnitude dos impactos, no seu todo, pelo que nenhuma das soluções apresentadas possa ser considerada como viável, nesse contexto*".

Na base destas conclusões estariam razões diversas, embora ponderosas e, de um modo geral, já enunciadas na presente queixa, entre as quais a destruição de edificações habitadas e em construção para habitação, a existência de riscos para a preservação de espécies protegidas, o encerramento ou interferência negativa em muitas actividades económicas, bem como o impacte irreversível na zona protegida do Vale da Ribeira do Mogo.

**Ainda segundo as notícias divulgadas na imprensa nacional, e não desmentidas oficialmente, o referido parecer foi aprovado pela hierarquia da CCDRC e enviado para os serviços centrais competentes do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, sendo que, cinco dias após a aprovação do referido parecer, a direcção da CCDRC alterou a sua anterior decisão e exigiu aos técnicos autores do parecer que escolhessem um traçado de entre as alternativas propostas, o que se afigura muito grave.**

Como os técnicos se tenham recusado a alterar o parecer emitido, foram funcionalmente afastados do processo e, decorridos apenas quatro dias após esse afastamento, verificou-se a apresentação de um novo parecer, assinado pelo vice-presidente da CCDRC, Eng.º Henrique Moura Maia (*licenciado em engenharia electrotécnica, registe-se*), o qual continha uma nova grelha de avaliação dos impactos.

**O facto de ter sido emitido um parecer reconhecendo que os impactes gerados em termos de socio-economia, do ordenamento do território e usos do solo são negativos, muito significativos, irreversíveis e não minimizáveis e que nenhuma das soluções apresentadas é viável, assume enorme gravidade, não só porque evidencia que o traçado proposto é politicamente errado, ambientalmente prejudicial, socialmente injusto e, para efeitos de controlo da legalidade, provido de insuficiente fundamentação, como também porque confirma terem sido prestadas informações falsas por parte do Governo, que garantira, anteriormente, não existirem problemas ambientais significativos.**

Acresce que, segundo informações também divulgadas na comunicação social, terão desaparecido, da CCDRC, três actas do processo de avaliação do impacte ambiental (AIA) do troço do TGV entre Alcobaça e Pombal, após o afastamento dos técnicos que elaboraram o já referido parecer desfavorável aos traçados propostos pela RAVE para o referido troço.

Esta situação, além de insólita, reveste também gravidade não despicienda na medida em que as actas em questão constituem importantes documentos oficiais, instrutórios do processo de introdução da linha de TGV em Portugal, e indispensáveis para se reconstituir a formação da vontade da Administração.

E é de ter presente, a esse respeito, que o artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, estatui que "*o procedimento de ALA é público, encontrando-se todos os seus elementos e peças processuais disponíveis para consulta*."



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Assim, o não reaparecimento das referidas actas deverá implicar o reinício do processo de avaliação de impacte ambiental, dado que, nas actuais circunstâncias, as mesmas não podem ser consultadas e, desse modo, o percurso volitivo da Administração não pode ser objecto de apreciação, situação que, a manter-se, ferirá alguns dos mais elementares princípios da confiança dos cidadãos nas instituições públicas.

Porém, ao ter escolhido Alcochete, na margem esquerda do rio Tejo, como localização do novo Aeroporto de Lisboa, o Governo não deve nem pode deixar de concretizar o que técnica e politicamente foi assumido nos últimos anos de, no traçado do TGV entre Lisboa e Porto, ser prevista a existência de uma paragem no concelho de Leiria, não devendo, igualmente, deixar de assimilar as justas aspirações dos autarcas e das populações dos concelhos de Alcobaça e de Pombal.

Aliás, Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas admitiu muito recentemente, em 5 de Março de 2008, na sequência e em face da nova localização da estrutura aeroportuária da capital, que todo traçado da rede de alta velocidade, incluindo o troço Alenquer-Pombal, é *“passível de alterações”*, declaração que, por certo, não pode deixar de ter como consequência a admissibilidade, por parte do Governo, do reconhecimento da possibilidade de, supervenientemente, proceder a alterações na escolha do respectivo traçado.

Além disso, a passagem do TGV, com as necessárias alterações e rectificações, permitirão sempre manter a futura Estação de Leiria nesse concelho, que é, reconhecidamente, um dos maiores pólos de atracção e de desenvolvimento económico do País.

Devem, assim, ser realizados estudos comparativos por forma a serem consolidadas as matérias e factos referenciados na presente queixa, desse modo sustentando a melhor solução do ponto de vista social, ambiental, técnico e económico.

É esse o escopo da Lei Fundamental quando, no n.º 2 do seu artigo 66.º, incumbe ao Estado, para assegurar o direito ao ambiente, entre outras, a *“obrigação de ordenar e promover o ordenamento do território, tendo em vista uma correcta localização das actividades, um equilibrado desenvolvimento sócio-económico e a valorização da paisagem.”*

E também não terá sido outro o propósito de Sua Excelência o Presidente da República, quando afirmou, há apenas escassos meses, em 13 de Julho de 2007, a propósito do projecto de investimento do TGV, que, *“São precisas análises custo-benefício muito profundas”*, acrescentando ainda o supremo magistrado da Nação que *“É bom que se debata a rentabilidade desses grandes investimentos – e sem dúvida o TGV é um grande investimento – para saber se, de facto, contribuem para uma melhoria do bem-estar dos Portugueses.”*

Em conclusão:

- i) O projecto “Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 – troço Alenquer (Ota)/Pombal compromete, sobretudo, a coesão social, o desenvolvimento económico, o equilíbrio ecológico e a própria estabilidade geológica nos concelhos de Alcobaça e Pombal;



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- ii) O EIA apresenta lacunas, avaliando por defeito alguns descritores respeitantes à componente ambiental, bem como da quase ausência de referências às questões sociais e de desenvolvimento local;
- iii) A DIA emitida pelo MAOTDR evidencia que o projecto não foi precedido de estudos ambientais ou que estes foram incompletos;v e
- iv) O traçado proposto apresenta, além de um impacte ambiental muito negativo para o concelho de Alcobaça, riscos graves para a segurança de pessoas e bens, atento o facto de não terem sido suficientemente consideradas as características geológicas e hídricas da zona envolvente, não só do mesmo concelho como também do concelho de Pombal.

Assim, os Deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do PSD, vêm requerer, através de Vossa Excelência, que o Governo preste as seguintes informações:

1. Admite o Governo revogar ou suspender os efeitos da Declaração de Impacte Ambiental que emitiu em 21 de Dezembro de 2007, a propósito do projecto “Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 – troço Alenquer (Ota)/Pombal”?
2. Admite o Governo realizar os estudos necessários que permitam melhorar e corrigir a localização do traçado para o TGV entre Alenquer e Pombal, a Oeste da Serra dos Candeeiros?
3. Mantém o Governo o propósito de concretizar o que sucessivos estudos técnicos e consequentes decisões de carácter administrativo, legislativo e político, confirmaram e assumiram, de, no traçado da linha de alta velocidade entre Lisboa e Porto, ser prevista a paragem do TGV no concelho de Leiria?
4. Qual é, exactamente, o sentido, extensão e alcance da declaração de Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas quando admitiu, em 5 de Março de 2008, e na sequência e em face da escolha de Alcochete para localização da futura estrutura aeroportuária da capital, em detrimento da Ota, que todo traçado da rede de alta velocidade, incluindo o troço Alenquer-Pombal, é “passível de alterações”?
5. Admite, em especial, o Governo a possibilidade de proceder ou viabilizar alterações na localização do traçado da linha do TGV, entre Alenquer e Pombal, na sequência da escolha de Alcochete como novo aeroporto de Lisboa? É verdade que o Governo equaciona a possibilidade de Rio Maior ser um dos locais possíveis para a instalação de uma estação do TGV?
6. Confirma o Governo a existência de um parecer elaborado por técnicos da CCDRC, no qual se refere que “os impactes gerados em termos de socio-economia, do ordenamento do território e usos do solo são negativos, muito significativos, irreversíveis e não minimizáveis (residuais)” e, bem assim, que “houve uma subavaliação da magnitude dos impactos, no seu todo, pelo que nenhuma das soluções apresentadas possa ser considerada como viável, nesse contexto”?





## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

7. Confirma o Governo a subtração ou desaparecimento de actas respeitantes ao processo de avaliação do impacte ambiental do troço do TGV entre Alcobaça e Pombal?

Mais requerem os Deputados abaixo assinados que o Governo envie aos mesmos e, através destes, à Assembleia da República, os seguintes documentos:

1. Os estudos completos de impacte ambiental que foram elaborados sobre a “*Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 – troço Alenquer (Ota)/Pombal*” e que estiveram na base da emissão, em 21 de Dezembro de 2007, de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável à alternativa CSN 11 (SE+LE+NB);
2. Todas as actas de reuniões ocorridas e pareceres elaborados no âmbito da CCDRC, a respeito da “*Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 – troço Alenquer (Ota)/Pombal*”.

Palácio de S. Bento, 14 de Março de 2008

Os Deputados,

Feliciano Barreiras Duarte

Maria Ofélia Moleiro

Carlos Poço,