

## **Alegações finais – processo CRIL**

**Jorge Nunes Alves**, autor na Ação Administrativa Especial acima identificada, notificado “*para, no prazo de 20 dias, querendo, apresentar alegações escritas (artigo 91.º, n.º4, do CPTA, na redacção anterior às alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 214-G/2015, de Outubro)* vem, apresentar as suas **Alegações**, o que faz nos termos e com fundamentos apresentados:

### **I. INTRODUÇÃO**

1. Em causa, na presente **Ação Administrativa Especial** está o pedido de **Declaração de Nulidade do Despacho n.º 24 913-A/2007** que declara a **utilidade pública com carácter de urgência da expropriação dos bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução da obra do IC 17 – CRIL – sublanço Buraca Pontinha**, publicado no DR, 2ª série, n.º 208, de 29 de Outubro de 2007 (cfr. doc. 1 da p.i.), **bem como Declaração de nulidade de todos os atos subsequentes tendentes às expropriações**.
2. Atento o decurso de tempo desde a data da prática do ato impugnado e de todas as vicissitudes ocorridas nos autos – incluindo a repetição de audiência de discussão e julgamento -, crê-se estar devidamente identificada toda a matéria, quer de facto, quer de direito, com interesse para a boa apreciação do mérito da ação, na qual nos iremos deter nas presentes alegações.

Assim, em suma:

3. Através do Despacho impugnado foi declarada a utilidade pública com carácter de urgência da expropriação dos bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução da obra do IC 17 – CRIL – sublanço Buraca Pontinha, de acordo com as plantas parcelares e os mapas de

expropriações das parcelas de terreno aprovadas por resolução do Conselho de Administração das EP EPE de 08.03.2007 – cfr. **doc. 1 da p.i.**

4. Sucede que, da leitura do anúncio de lançamento do concurso para o sublanço Buraca/Pontinha do IC 17 – CRIL – cfr. anúncio de **doc. 2 de p.i.**, resultava que, *“No âmbito deste concurso está também incluído a reformulação do nó da Buraca (IC17/IC19), a completagem do nó da Pontinha (IC17/IC16) e ainda três ligações à rede viária existente, as quais estão associadas, no estudo, aos nó da Damaia, nó das Portas de Benfica e nó de Alfovelos.”*
5. E foi este projeto, já completamente definido, nomeadamente quanto ao seu traçado, que serviu de fundamento ao ato impugnado e que, de facto corresponde à obra entretanto terminada no troço em causa.
6. Acontece que este, então projeto, agora obra terminada, viola manifestamente, não só a Declaração de Impacto Ambiental emitida, bem como as mais básicas regras da Lei de Bases do Ambiente e da Lei do Direito Procedimental dos Cidadãos nos processos de grandes obras públicas,
7. O que, necessária e conseqüentemente inquina o Despacho impugnado bem como todos os actos subsequentes tendentes a levar a cabo as expropriações em causa.
8. De facto, não fazia, como continua a não fazer qualquer sentido falar-se em Interesse Público, muito menos com carácter de urgência, na prossecução de uma obra manifestamente ilegal logo, como tal, necessariamente contrária a esse mesmo Interesse Público.
9. Pelo que o requerente, com a legitimidade que lhe era conferida pela Lei 83/95 de 31 de Agosto, visava, com a interposição da presente ação, sustar a declaração de utilidade pública com carácter de urgência das

expropriações alegadamente necessárias à concretização de uma obra que entendia, e continua a entender, ser manifestamente ilegal, para que o projeto e a construção da CRIL na zona fossem levados a cabo no respeito da lei e com base em critérios estudados, pensados e justos.

10. Lamentavelmente, quase 15 anos após a interposição da ação, o que era um projeto passou a ser construção terminada e em funcionamento – ainda sem que, sequer, tenha sido proferida uma decisão em primeira instância.
11. Mas o *facto consumado* não deve, nem pode nunca, ser fundamento para que não se aprecie a nulidade do ato praticado.
12. O ato praticado, sendo nulo, é-o agora exatamente na mesma medida que o era aquando da interposição da ação.
13. Matéria diferente são as consequências dessa declaração de nulidade que, necessária e infelizmente, não poderão ser as mesmas, mas que, ainda assim, são de enorme relevância e mais do que justificam a utilidade da presente ação. Mas disso trataremos a final.

## **I.1 A CRIL – A HISTÓRIA**

14. A conceção da CRIL parte da ideia de construir uma via distribuidora regional de tráfego, de cariz tipo auto-estrada, que permitisse também a sua ligação a vias de igual nível, isto é, vias arteriais, como são as radiais entretanto construídas, como por exemplo a radial da Pontinha e a radial da Buraca.
15. Deste modo, pensou-se e idealizou-se uma estrada com três vias de cada lado que permitisse assim a troca de tráfego entre radiais em boas condições de fluidez, de forma a evitar o atravessamento desse trânsito dentro da cidade, no espírito de que: Só entra quem tem mesmo de entrar.

16. No fundo, seguia-se a regra padrão para uma estrada deste tipo que, por um lado, é não ter qualquer amarração ao trânsito local e ligar as radiais existentes através de “Nós” rodoviários e, por outro lado, evitar, pelas razões atrás apontadas, que houvesse o menor número possível desses “cruzamentos”.

17. Entretanto, em princípios de 94, os moradores foram alarmados por notícias na Imprensa onde se informava que o atravessamento entre o Nó da Buraca e as Portas de Benfica seria feito por viaduto quando o projecto inicial da CRIL previa que a mesma se fizesse ali por túnel e vala. A indignação foi geral, ultrapassando as fronteiras do bairro. Desenharam-se nitidamente no horizonte todas as devastadoras consequências que tal projecto acarretaria sobre as populações locais: poluição atmosférica e sonora causadas pelo tráfego intenso, total desenquadramento arquitectónico e paisagístico, fatal degradação das condições de vida, etc..

**18. Em 2003**, como corolário da evolução decorrente do amplo debate sobre esta temática, surge **um projecto que resolvia parte do problema, eliminando metade do Nó da Damaia, nos seus dois braços a Sul (na direcção da Buraca). Essa eliminação permitia evitar as 4<sup>as</sup> vias correspondentes, permitindo que o traçado junto ao Bairro de Santa Cruz e da Damaia de Baixo tivesse apenas as 3 vias para cada lado.**

19. De facto, o **Estudo de Impacte Ambiental (EIA)** de Outubro de 2003, no Resumo “não” técnico, do sublanço Buraca / Pontinha da CRIL (cfr. **doc. 8**) - elaborado por forma a dar satisfação às especificações técnicas do proponente IEP, bem como à legislação aplicável em vigor, nomeadamente o DL 69/2000 de 3/5 (Avaliação do Impacto Ambiental) e Portaria n.º 330/2001 de 2/4 (normas técnicas do EIA) –, pode ler-se que:

*“Esta contestação conduziu a nova alteração do projecto, considerando, no essencial, a redução de 4 para 3 vias por sentido de tráfego na zona junto a este Bairro [Santa Cruz], sensivelmente entre o Km 1+100 (linha de Sintra) e*

*o Km 1+700, onde será implantado o nó da Damaia, também se tendo suprimido neste, 2 ramos de ligação.” (cfr. pág. 4 de doc. 8 da p.i.).*

20.E, na realidade, consta expressamente no **“Projecto de execução – solução túnel**, Volume 00 – Peças Gerais, Tomo 00.1 – memória geral” (doc. 9 da p.i.), que:

*“1 - Introdução*

*De acordo com as instruções recebidas do Departamento de Projectos e Apoio Técnico do IEP, em 31 de Janeiro de 2003, foi suprimida a 4ª via da C.R.I.L., em ambos os sentidos, sensivelmente entre os Km 1+050 e 1+875, e suprimidos os ramos Sul do Nó da Damaia, ND-A e ND-D, estando este nó afecto ao Trecho II.” (pág. 1 de doc. 9)*

21. **E, ponderados todos os factores e interesses em causa, foi adoptada a solução Túnel**, em prejuízo da denominada solução 2x3 vias em trincheira, conforme se pode ler, mais adiante, no mesmo documento, onde também se descreve claramente o que é que se entende por *Túnel*:

*“4.1 C.R.I.L.*

*O Traçado deste trecho da C.R.I.L. desenvolve-se totalmente em túnel, tendo a sua origem no Nó da Buraca, parcialmente construído, ao Km 0+675 e fim ao Km 1+600.*

*O túnel denominado de Túnel de Benfica, tendo início logo após o nó da Buraca e termina na zona da Damaia com uma extensão de 1018,50m. Trata-se de um túnel subterrâneo, em que a solução estrutural é dotada de uma parede central contínua o que lhe confere carácter unidireccional.” (pág. 3 de doc. 9 da p.i.)*

22. **Aliás, os desenhos constantes no projecto de execução são claros sobre a matéria, quer quanto ao túnel coberto em toda a sua extensão, quer quanto ao número de vias, quer quanto à supressão de metade do nó da Damaia, nomeadamente no lado Sul** (docs. 10,11 e 12, todos da p.i.).

23. **E é sobre este projecto de execução em concreto que, aos 19 de Fevereiro de 2004, após a sua sujeição à participação e consulta pública, nos termos do disposto no 14º do DL n.º 69/2000 de 3 de Maio, é emitida a respectiva Declaração de Impacto Ambiental (cfr. doc. 13 da p.i.), em que logo no primeiro ponto se condiciona obrigatoriamente o projecto, à “implementação da Solução Túnel prevista no projecto de execução para o troço entre o Km 0+675 e 1+700”.**

24. **Deste modo, ficou consagrado legalmente que na zona em apreço só iria haver três vias por sentido de tráfego, a implantação de apenas metade do Nó Damaia e que o troço em questão seria todo ele em túnel (ou seja, totalmente coberto).**

## **I.II. O PROJECTO IMPLEMENTADO**

25. Assim, quando tudo indicava que a discussão se ia centrar na supressão da parte do Nó da Damaia ainda prevista e em alguns aspectos do traçado da estrada, **a EP, E.P.E. aprova um traçado e lança o respectivo concurso (docs. 1 e 2 DA P.I.) em que altera os pressupostos anteriormente já assentes, nomeadamente com a construção de uma extensão de 300 metro aberta no trecho do denominado Túnel de Benfica, a reintrodução da 4ª via, na zona entre a Linha de Sintra e o Nó da Damaia, e a completagem do Nó da Damaia – tudo ao arrepio da DIA emitida.**

26. Todas estas alterações podem ser comprovadas pela análise dos desenhos constantes do Anexo I – Especificações Técnica, Tomo 4 – Elementos de Projecto, do caderno de encargos (doc. 14 da p.i.), nomeadamente dos Desenhos:

- **1177-PB-11-0141-003** (folha 03) – marca 4 vias para cada lado, em vez das 3 vias impostas pela DIA, e assinala trechos abertos quando estava previsto anteriormente o túnel (totalmente fechado, portanto);

- **1177-PB-11-0141-004** (folha 04) – marca 4 vias para cada lado, em vez das 3 vias impostas pela DIA, assinala os trechos abertos quando estava previsto anteriormente o túnel (totalmente fechado, portanto) e desenha o nó da Damaia completo, com os trechos do lado Sul inicialmente suprimidos pela DIA.

27.E, se antes da construção obra bastava o confronto entre as plantas do projecto de execução objecto da DIA (**docs. 10, 11 e 12**) com as soluções que serviram de fundamento à DUP emitida (plantas de **doc. 14**) para verificar tal discrepância, hoje, com a obra concluída, pode a mesma ser constatada no local.

28. Lembre-se que a justificação dada para a supressão da 4ª via, e imposta pela DIA, teve como objectivo: *“(…) a redução da ocupação do solo pela plataforma da CRIL, minimizando as afectações das vivendas do bairro de Santa Cruz e dos edifícios que se localizam nesta zona [Damaia]. Além disso a laje superior do túnel é abaulada o que permite, por um lado inserir os equipamentos de ventilação e por outro a consideração de uma zona ajardinada sobre o túnel.”* (cfr. págs. 1 e 2 de **doc. 9 da p.i.**).

29. Acresce que, a solução aprovada pela DIA - túnel do projecto de execução, 3 vias para cada lado e só meio Nó da Damaia -, teve em conta, precisamente, os impactos negativos que a solução “não túnel” (aberto, portanto) teria, quer no bairro de Santa Cruz, quer na Damaia.

30. Veja-se que, na Damaia de Baixo, caso não se adoptasse a solução túnel ter-se-iam como principais problemas o *“(…) ruído de tráfego (...) e impacte visual devido aos muros de suporte e barreiras acústicas de elevado desenvolvimento vertical, situações agravadas pela elevada proximidade de alguns edifícios à via.”* (cfr. pág. 16 de **doc. 8 da p.i.**).

31. E quanto ao Bairro de Santa Cruz, eram apontadas como situações críticas, *caso não se adoptasse a solução Túnel, o “ruído de tráfego e impacte visual*

*devido aos muros de suporte e barreiras acústica de elevado desenvolvimento vertical, situações agravadas pela elevada proximidade de algumas habitações à via” (cfr. pág. 16 de doc. 8 da p.i.).*

**32. Apesar disto e de terem sido estas precisamente as razões que levaram a DIA a condicionar o projecto para que fosse implementada a solução túnel prevista no projecto de execução – sem metade do Nó da Damaia, apenas com 3 vias para cada lado e túnel coberto na zona -, o projeto que serviu de base à emissão do ato impugnado, e agora já construído no local, não o respeita.**

## **II. MATERIA DE FACTO**

33. Da documentação junta aos autos, já na petição inicial, entendia-se já não restarem quaisquer dúvidas de que o projeto aprovado, que serviu de base ao ato impugnado, e agora já construído, não só não cumpre as regras e condicionantes impostas pela DIA emitida, como altera o projecto na parte em que o parecer havia sido favorável, nomeadamente, acrescentando a 4ª via que tinha sido suprimida, a metade do Nó da Damaia que igualmente tinha sido retirada e possibilitando fazer uma grande abertura onde estava previsto ser túnel (completamente tapado).

**34. E esta ilegalidade, sendo já evidente do confronto entre o projecto sujeito a AIA e o projeto aprovado, ponderado o teor da DIA, é o agora mais ainda do confronto com a obra implementada no local.**

**35. E quem o reconhece expressamente é, exatamente, a única entidade competente para o efeito, o Instituto do Ambiente (IA) que, em carta datada de 14 de dezembro de 2006 (cfr. doc. 16 da p.i.), vem dizer que:**



***“A presente solução, no troço entre o Km 0+675 e 1+700, não cumpre com a DIA em virtude de existir um troço com cerca de 300m de extensão que é aberto.”***

36. E, já em 2007, e na sequência das alegações das EP, EPE defendendo que, as “alterações” introduzidas no projecto de 2003 foram-no no estrito cumprimento das condicionantes imposta pela DIA, veio o IA reiterar este entendimento já exposto na carta supra referida (cfr. carta de doc. 17 da p.i.), tendo, posteriormente, esclarecido ainda que:

***“(…) o cumprimento da primeira condicionante da Declaração de Impacte Ambiental do Projecto de Execução do IC17 – CRIL / Sublanço Buraca/Pontinha, “(…) implementação da solução Túnel prevista no Projecto de Execução para o troço entre Km 0+675 e 1+700;”, pressupõe que, para a extensão estabelecida, seja dado cumprimento à solução definida no Projecto de Execução, que acompanhou o EIA.”***  
(cfr. carta de doc. 18 da p.i.)

37. Ou seja, o projecto de execução que acompanhou o EIA e que levou à emissão da DIA podia ser melhorado, mas obrigatoriamente tinha de cumprir as determinações já impostas na DIA, não podendo, como tal, ser introduzidas alterações que, por este ou aquele motivo, por muito atendíveis que o fossem, não respeitassem essas determinações.

38. E isso mesmo resulta claro dos depoimentos das próprias testemunhas arroladas pela Contra-Interessada – agora IP – pese embora com algumas diferenças / discrepâncias de testemunhos que se imputarão ao decurso do tempo.

39. Resulta desde logo claro que, o troço em causa nos autos foi sujeito a várias alterações e reformulações.

40. Veja-se que a testemunha Ana Cristina dos Santos Silva Martins., Arq. Paisagista da IP, que acompanhou o processo de EIA e de AIA, pese embora

defenda que o projeto que está implantado no local seja a “solução túnel” sujeita a AIA e que as alteações feitas no projeto foram apenas para dar resposta às medidas minimizadoras impostas pela DIA – o que, diga-se, é falso -, acaba por confirmar que, “naqueles 300 metros” – que correspondem a parte do troço em causa nos autos – o túnel “é aberto”, o que, claramente não corresponde ao projeto sujeito a DIA.

41. Sendo que a testemunha Ana Meira, Eng<sup>a</sup> civil da IP e coordenadora do projeto admitiu que o mesmo foi alterado e reformulado, em fase posterior à emissão da DIA, devido às “negociações” com as Câmara Municipais (Lisboa e Amadora), que resultou numa solução de compromisso.

42. Ora, esta “solução de compromisso”, nas palavras da própria testemunha implicou que o troço em causa nos autos “não ficou mais afastado das casas do B. Sta. Cruz porque na solução de compromisso que foi desenvolvida acabou por ser aceite a introdução de metade do Nó da Damaia que tinha sido eliminado os ramos que que tinham sido eliminados foram novamente reintroduzidos.”

43. Assim como implicou que “o túnel foi ligeiramente alargado...aumentou-se 1,5mt (a área de expropriação) 13m<sup>2</sup> de acréscimo de expropriação.... por parcela.”

44. Ou seja, da audição das testemunhas não só fica claro que o projeto que acabou por ser implementado não é o mesmo que foi sujeito a DIA – e que serviu de base ao ato impugnado -, como ficou claro que a própria área das expropriações sofreu alterações não sendo a mesma que resultaria da implementação do projeto sujeito a DIA.

45. Sendo certo que este “novo” projeto, terá sido, nas palavras das testemunhas, sempre remetido à autoridade de AIA para apreciação e sujeito a ampla “discussão pública”, mas não foi sujeito nem a novo processo de AIA, nem a Consulta Pública formal, nos termos definidos, e exigidos, por lei.

46. Mais, é verdade que, após a emissão da DIA, a Autoridade de AIA ficou incumbida de dar parecer relativamente às alterações” que fossem feitas ao projeto – tal como é afirmado pela testemunha Dora Beja, Eng. do Ambiente na APA,

47. Mas também não é menos verdade que, todos os pareceres foram não favoráveis. Vejamos:

- 8/11/2006 – Parecer CCDR (informação nº DSGT/DOT-000150-IT-2006) – “O projecto agora apresentado não se conforma com a condicionante imposta na DIA sobre a necessidade de implementar uma solução em túnel entre o Km 0+675 e 1+700, uma vez que existe um troço de cerca de 300m de extensão que é aberto. (p.3). “A presente solução, no troço entre o km 0+675 e 1+700, não cumpre com a DIA em virtude de existir um troço com cerca de 300m de extensão que é aberto”
- 14/11/2006 – Parecer da CCDR (informação nº DSGA/DAA-001162-2006) para IA sobre as condicionantes e sua conformidade. – “A presente solução, no troço entre o km 0+675 e 1+700, não cumpre com a DIA em virtude de existir um troço com cerca de 300m de extensão que é aberto”.
- 15/11/2006 – PARECER DO IA (Informação nº 371/06/DAIA) – Eng<sup>a</sup> Dora Balixa (CA) para a Chefe de Divisão Isabel Rosmaninho e desta para o Presidente do IA que aceita o parecer – “ Apesar de se referir que as condicionantes da DIA estão parcialmente conformes, exceto a primeira condicionante que não está a ser cumprida,...”

48. Aliás, a própria testemunha Dora Beja afirma claramente que: “O traçado foi no mesmo corredor, uma outra solução”, “No estudo de Impacte Ambiental a solução que foi sujeita a estudo de Impacte Ambiental não é a mesma que está agora implantada”

49. Assim, e em suma, há uma grande diferença entre pequenas alterações que visem acomodar medidas minizadoras e alterações de fundo ao projeto,

como as que reconhecidamente foram feitas, que implicaram, até, a alteração da área expropriada.

50. O projeto construído é, assim, um novo projeto, com diferenças profundas relativamente ao que foi sujeito a DIA e que, por isso, sempre teria de ser sujeito a novo processo de AIA.

51. Mas, ainda que assim não se entendesse – o que se admite apenas por clareza de raciocínio e sempre sem conceder – os pareceres da entidade de AIA, em fase posterior à emissão da DIA forma sempre desfavoráveis.

52. Por outro lado, uma vez que a DIA foi produzida após a obrigatória consulta pública e uma vez que foi resultado precisamente da participação dos cidadãos nesse procedimento, **é evidente que a obra em causa e, conseqüentemente, o despacho impugnado, ao contrariar as regras estabelecidas por esse modo, viola também a legislação que defende, protege e garante o direito à participação pública neste tipo de projectos/obras, maxime a Constituição.**

53. É que, como esclarece o próprio IA – cfr. doc. 17 da p.i. – o documento denominado “**IC17 – Circular Regional Interior de Lisboa – Sublanço Buraca Pontinha – Avaliação Ambiental das Alterações do Projecto**”, datado de Setembro de 2006 e foi disponibilizado, para consulta, no site do IA (que se junta como doc. 19), “**(...) não constitui um ato formal de consulta pública, tal como estabelecido na legislação em vigor sobre Avaliação de Impacte Ambiental, uma vez que de acordo com essa legislação a consulta pública é efetuada no âmbito da avaliação de Estudos de Impacte Ambiental.**”

54. E, para dissipar qualquer dúvida que eventualmente ainda pudesse subsistir, esclarece o IA, na mesma carta de doc. 17 da p.i., que:

**“A consulta pública do Projecto de Execução do IC17 – CRIL / Sublanço Buraca/Pontinha, tal como estabelecido na legislação em vigor,**

***decorreu no âmbito do respectivo procedimento de AIA, que terminou a 19 de Fevereiro de 2004 com a emissão da respectiva DIA, tendo sido elaborado o respectivo Relatório de Consulta Pública.***

55. E é também isso que resulta claro, inequívoca e unanimemente de todas as testemunhas ouvidas – quer as arroladas pela IP quer as arroladas pelo Autor. O novo projeto, o que foi implementado, poderá ter sido sujeito a ampla discussão, oscultação, divulgação pública, mas não foi sujeito a processo de consulta pública nos termos exigidos por lei.

56. Por fim diga-se que, por mais exercícios de argumentação e semântica que se façam o que é facto e resulta claro é que, tal como assumido pelo Ministro do Ambiente, Francisco Nunes Correia, na data em exercício, na Comissão de Ambiente da Assembleia da República, um ano após a obra ter sido adjudicada, e nas palavras do próprio “este era um novo projeto e que não tinha sido sujeito a AIA”. (<http://www.cril-segura.com/confirmacao.html> )

### **III. MATERIA DE DIREITO**

57. Deste modo, atenta a prova documental bem como a prova produzida em Audiência de Julgamento resulta claro e inequívoco que o projeto **em apreço, que subjaz à emissão da DUP, está ferido de nulidade, que inquina por igual o ato impugnado.**

58. Desde logo, **resulta inequivocamente violado o art. 20º do DL 69/2000 de 3/5, regime jurídico da AIA**, que refere que o “(...) o licenciamento ou a autorização do projecto deve compreender a existência do cumprimento dos termos e condições prescritos da DIA (...)”

59. Por outro lado, **resulta também manifestamente violado o art. 17º nº 2 do mesmo diploma** que impõe que o proponente adote na execução do projeto as condições especificadas numa DIA condicionalmente favorável.
60. Ora, no caso presente, não podem restar quaisquer dúvidas de que o proponente EP, E.P.E. – agora I.P. -, que defende ter cumprido as regras e condicionantes impostas pela DIA emitida, não só efetivamente não as cumpriu, como altera o projeto na parte em que o parecer havia sido favorável, nomeadamente, acrescentando a 4ª via que tinha sido suprimida, a metade do Nó da Damaia que igualmente tinha sido retirada e possibilitando fazer uma grande abertura onde estava previsto ser túnel.
61. **E esta ilegalidade, sendo já evidente do confronto entre o projeto sujeito a AIA e o projeto atual, bem como expressamente reconhecida pela única entidade competente para o efeito, o Instituto do Ambiente (IA), é agora inequívoca atenta a obra implementada no local.**
62. Deste modo, **o Despacho ora impugnado**, ao ter por base um projeto que manifestamente viola a DIA emitida, **é nulo**, nos mesmo termos que o é projeto que lhe subjaz, **de acordo com o disposto no art. 20º n.º 3, do DL 69/2000 de 03.05**, onde se lê:
- “3- São nulos os actos praticados com desrespeito pelo disposto nos números anteriores (...)”***
63. Por outro lado, uma vez que a DIA foi produzida após a obrigatória consulta pública e uma vez que foi resultado precisamente da participação dos cidadãos nesse procedimento, é evidente que a obra em causa e, conseqüentemente, **o despacho impugnado, ao contrariar as regras estabelecidas por esse modo, viola também a legislação que defende, protege e garante o direito à participação pública neste tipo de projectos/obras, maxime a Constituição.**

### III.I DA INAPLICABILIDADE DO ARTIGO 45º DO CPTA

64. Pode ler-se no art. 45ª do CPTA, na versão em vigor à data da interposição da presente ação, que:

*“Quando, em processo dirigido contra a Administração, se verifique que à satisfação dos interesses do autor obsta a existência de uma situação de impossibilidade absoluta ou que o cumprimento, por parte da Administração, dos deveres a que seria condenada originaria um excepcional prejuízo para o interesse público, o tribunal julga improcedente o pedido em causa e convida as partes a acordarem, no prazo de 20 dias, no montante da indemnização devida.”*

65. Ora, lembre-se a presente ação se destina à defesa de bens e valores constitucionalmente protegidos, nos termos do nº 3, do art. 52º da C.R.P. (ambiente, domínio público, ordenamento do território e qualidade de vida).

66. Ou seja, a própria natureza dos direitos que o autor visa defender – interesses difusos de defesa da legalidade - obsta à sua “conversão” em valor indemnizatório.

67. Mas mais, entende o Autor que, no caso, não se verifica uma *impossibilidade absoluta ou que o cumprimento, por parte da Administração, dos deveres a que seria condenada originaria um excepcional prejuízo para o interesse público.*

68. Desde logo, sendo o ato impugnado declarado nulo, nada impede que, os visados pelas expropriações, caso queiram, recorram aos meios legais ao seu alcance para os efeitos tidos convenientes.

69. Mas, mais importante, nada impede ou melhor, pelo contrário, **é de todo imprescindível que, não tendo sido o projeto construído sido sujeito a Avaliação de Impacto Ambiental, o seja agora, de forma a poderem ser analisados os reais impactos da obra – que nunca o foram – e a serem**

**feitas as alterações (possíveis) que se revelem necessárias bem como tomadas todas as medidas minimizadoras.**

70. Na verdade, nada impede, repita-se, é de todo imprescindível que, relativamente ao troço em causa nos autos, **seja realizada**, por uma entidade independente – como o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) - **uma avaliação sobre o impacto ambiental da obra, com referência a todos os parâmetros relevantes, nomeadamente segurança e sinistralidade, ambientais (ruído e emissões gasosas e de partículas) e gestão dos equipamentos**, a ser remetida à Agência Portuguesa do Ambiente para efeitos de realização de uma pós avaliação do projeto implementado.

71. E que, resultado desse Avaliação **sejam feitas todas as alterações (possíveis) que se revelem necessárias bem como tomadas todas as medidas minimizadoras.**

#### **IV. CONCLUSÕES**

A. Em causa, na presente **Ação Administrativa Especial** está o pedido de **Declaração de Nulidade do Despacho n.º 24 913-A/2007 que declara a utilidade pública com carácter de urgência da expropriação dos bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução da obra do IC 17 – CRIL – sublanço Buraca Pontinha**, publicado no DR, 2ª série, n.º 208, de 29 de Outubro de 2007 (cfr. doc. 1 da p.i.), **bem como Declaração de nulidade de todos os atos subsequentes tendentes às expropriações.**

B. Lamentavelmente, quase 15 anos após a interposição da ação, o que era um projeto passou a ser construção terminada e em funcionamento, mas o *facto consumado* não deve, nem pode nunca, ser fundamento para que não se aprecie a nulidade do ato praticado pois, o ato praticado, sendo nulo, é-o



agora exatamente na mesma medida que o era aquando da interposição da ação.

- C. E, da documentação junta aos autos, já na petição inicial, entendia-se já não restarem quaisquer dúvidas de que o projeto aprovado, que serviu de base ao ato impugnado, e agora já construído, não só não cumpre as regras e condicionantes impostas pela DIA emitida, como altera o projeto na parte em que o parecer havia sido favorável, nomeadamente, acrescentando a 4ª via que tinha sido suprimida, a metade do Nó da Damaia que igualmente tinha sido retirada e possibilitando fazer uma grande abertura onde estava previsto ser túnel (completamente tapado).
- D. Ou seja, o projeto de execução que acompanhou o EIA e que levou à emissão da DIA podia ser melhorado, mas obrigatoriamente tinha de cumprir as determinações já impostas na DIA, não podendo, como tal, ser introduzidas alterações que, por este ou aquele motivo, por muito atendíveis que o fossem, não respeitassem essas determinações.
- E. Sendo que, da audição das testemunhas não só fica claro que o projeto que acabou por ser implementado foi sujeito a várias alterações e reformulações e não é o mesmo que foi sujeito a DIA – e que serviu de base ao ato impugnado -, como ficou claro que a própria área das expropriações sofreu alterações não sendo a mesma que resultaria da implementação do projeto sujeito a DIA.
- F. O projeto construído é, assim, um novo projeto, com diferenças profundas relativamente ao que foi sujeito a DIA e que, por isso, sempre teria de ser sujeito a novo processo de AIA.
- G. Deste modo, atenta a prova documental bem como a prova produzida em Audiência de Julgamento resulta claro e inequívoco que o projeto **em apreço, que subjaz à emissão da DUP, está ferido de nulidade, que inquina por igual o ato impugnado.**

- H. Desde logo, **resulta inequivocamente violado o art. 20º do DL 69/2000 de 3/5, regime jurídico da AIA**, que refere que o “(...) o licenciamento ou a autorização do projecto deve compreender a existência do cumprimento dos termos e condições prescritos da DIA (...)”
- I. Por outro lado, **resulta também manifestamente violado o art. 17º nº 2 do mesmo diploma** que impõe que o proponente adote na execução do projeto as condições especificadas numa DIA condicionalmente favorável.
- J. **E esta ilegalidade, sendo já evidente do confronto entre o projeto sujeito a AIA e o projeto atual, bem como expressamente reconhecida pela única entidade competente para o efeito, o Instituto do Ambiente (IA), é agora inequívoca atenta a obra implementada no local.**
- K. Deste modo, **o Despacho ora impugnado**, ao ter por base um projeto que manifestamente viola a DIA emitida, **é nulo**, nos mesmo termos que o é projeto que lhe subjaz, **de acordo com o disposto no art. 20º n.º 3, do DL 69/2000 de 03.05**
- L. Por outro lado, uma vez que a DIA foi produzida após a obrigatória consulta pública e uma vez que foi resultado precisamente da participação dos cidadãos nesse procedimento, é evidente que a obra em causa e, conseqüentemente, **o despacho impugnado, ao contrariar as regras estabelecidas por esse modo, viola também a legislação que defende, protege e garante o direito à participação pública neste tipo de projectos/obras, maxime a Constituição.**
- M. E é também isso que resulta claro, inequívoca e unanimemente de todas as testemunhas ouvidas – quer as arroladas pela IP quer as arroladas pelo Autor. O novo projeto, o que foi implementado, poderá ter sido sujeito a ampla discussão, oscultação, divulgação pública, mas não foi sujeito a processo de consulta pública nos termos exigidos por lei.
- N. Por fim, lembre-se a presente ação se destina à defesa de bens e valores constitucionalmente protegidos, nos termos do nº 3, do art. 52º da C.R.P., ou

seja, a própria natureza dos direitos que o autor visa defender – interesses difusos de defesa da legalidade - obsta à sua “conversão” em valor indemnizatório, nos termos do art. 45º CPTA.

- O. Mas mais, entende o Autor que, no caso, não se verifica uma *impossibilidade absoluta ou que o cumprimento, por parte da Administração, dos deveres a que seria condenada originaria um excepcional prejuízo para o interesse público*, uma vez que, para além de nada impedir que os visados pelas expropriações, caso queiram, recorram aos meios legais ao seu alcance para os efeitos tidos convenientes;
- P. **Como é de todo imprescindível que**, relativamente ao troço em causa nos autos, **seja realizada**, por uma entidade independente – como o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) - **uma avaliação sobre o impacto ambiental da obra, com referência a todos os parâmetros relevantes, nomeadamente segurança e sinistralidade, ambientais (ruído e emissões gasosas e de partículas) e gestão dos equipamentos**, a ser remetida à Agência Portuguesa do Ambiente para efeitos de realização de uma pós avaliação do projeto implementado;
- Q. E que, resultado desse Avaliação **sejam feitas todas as alterações (possíveis) que se revelem necessárias bem como tomadas todas as medidas minimizadoras.**

Nestes termos e nos mais de direito que doutamente se suprirão, vem requerer-se a V. Exa. se digne:

- a) **Declarar a Nulidade do Despacho n.º 24 913-A/2007 que declara a utilidade pública com carácter de urgência da expropriação dos**

**bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução da obra do IC 17 – CRIL – sublanço Buraca Pontinha, publicado no DR, 2ª série, n.º 208, de 29 de Outubro de 2007, bem como Declarar a nulidade de todos os actos subsequentes tendentes às expropriações em causa;**

- b) **Condenar a Entidade Demandada** à realização, por uma entidade independente de uma **avaliação sobre o impacto ambiental da obra**, com referência a todos os parâmetros relevantes, nomeadamente segurança e sinistralidade, ambientais (ruído e emissões gasosas e de partículas) e gestão dos equipamentos, a ser remetida à Agência Portuguesa do Ambiente **para efeitos de realização de uma pós avaliação do projeto implementado**, e que, resultado desse Avaliação **sejam implementadas todas as alterações e medidas minimizadoras que se revelem necessárias.**
- c) **Condenar a Entidade Demandada** no pagamento de indemnização pelos interesses difusos defendidos pelo autor e invocados na ação;
- d) **Condenar a Entidade Demandada** nos custos de litigância, custas e procuradoria condignas.