



A blue ink handwritten signature, which appears to be "Paulo", is positioned next to the coat of arms.

19.^a Reunião de Câmara | Extraordinária

12 de julho de 2023, 17:00h

Maia, Paços do Concelho

Ao décimo segundo dia do mês de julho de dois mil e vinte e três, pelas dezasseis horas, no Salão Nobre Dom Manuel I, no segundo piso do Edifício dos Paços do Concelho, realizou-se a décima nona reunião de Câmara, extraordinária.

Presidiu à reunião o Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago.

Secretariou a reunião a Chefe da Unidade de Apoio aos Órgãos Autárquicos, Marisa Neves.

Estiveram presentes:

1. Presidente, António Domingos da Silva Tiago
2. Vereador, José Francisco Ferreira da Silva Vieira de Carvalho
3. Vice-Presidente, Emília de Fátima Moreira dos Santos
4. Vereador, António Manuel Leite Ramalho
5. Vereador, Mário Nuno Alves de Sousa Neves
6. Vereadora, Sandra Raquel Vasconcelos Lameiras
7. Vereadora, Marta Moreira de Sá Peneda
8. Vereador, Paulo Sérgio Fernandes da Rocha
9. Vereador, Hernâni Avelino da Costa Ribeiro
10. Vereador, António José Ferreira Peixoto

Esteve ausente por motivos devidamente justificados o Senhor Vereador Paulo Fernando de Sousa Ramalho (Coligação Maia em Primeiro).



A handwritten signature in blue ink, which appears to be "Susana Maria Pereira Junqueira Pacheco Neto".

Este presente em regime de substituição a Senhora Vereadora Susana Maria Pereira Junqueira Pacheco Neto (Coligação Maia em Primeiro).

Estiveram presentes membros do Conselho de Administração da Metro do Porto: Tiago Braga, Presidente; Lúcia Lourenço, e Pedro Lopes, vogais executivos; Consultores do Município, Carlos Portugal; Tomás Allen; Paulo Soares; Dirigente do Município responsável pelo Aeródromo de Vilar de Luz, Augusto Monteiro.

A reunião teve início pelas dezassete horas, com a seguinte ordem de trabalhos:

- 1. Metro do Porto – Futura linha “Hospital de São João – Maia – Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro” | Apresentação pela Metro do Porto, S.A. do trajeto projetado e respetiva aprovação**

O Senhor Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, Tiago Braga, procedeu à apresentação da Futura linha “Hospital de São João – Maia – Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro”.

A Senhora Vereadora Sandra Raquel Vasconcelos Lameiras interveio, referindo que a Linha agora apresentada era fundamental para contribuir para uma mobilidade mais sustentável no concelho da Maia. Acrescentou que há cerca de dois anos tinham estado a reanalisar esse traçado, e que tinha apresentado as conclusões desse estudo numa Reunião de Câmara Extraordinária, por sugestão do Senhor Presidente. Deixou a Senhora Vereadora, novamente as suas reservas ao traçado, em dois pontos, não deixando de considerando essa linha fundamental para reduzir o Tráfego Rodoviário e a taxa de motorização no Concelho da Maia. A sua primeira reserva prendia-se com o facto de considerar que nas Freguesias de Pedrouços e Águas Santas, representando 30% da população da Maia, deveria o traçado atravessar o seu miolo urbano. Acrescentou que naquele momento existia em todo o eixo estruturante entre a zona da Areosa e a zona do Alto da Maia, EN 105, um congestionamento de tráfego rodoviário que exigia a adoção de medidas para a sua diminuição. Dado tratar-se de um canal densamente povoado, muito estreito, com elevada frequência de transporte público rodoviário que era importante libertar. Acrescentou ainda que o outro ponto crítico desta linha era, em sua opinião o facto



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sandra", is positioned next to the coat of arms.

de não ir contribuir para resolver um problema que se agudizaria em breve – Circulação de tráfego rodoviário na Via Norte, nas imediações da Lionesa até à SONAE, referindo os números de procura em causa, começando pela expansão da Lionesa que previa dez mil trabalhadores diariamente, o Fuse Valley - Farfetch que previa doze mil pessoas por dia, acrescentando os trabalhadores da SuperBock, Sonae e Tintas CIN, concluindo assim, que não era difícil de adivinhar que a situação que já hoje manifestava fracos níveis de serviço de tráfego rodoviário nas horas de ponta, se iria transformar em breve num pesadelo, que afetava Matosinhos, mas cujo impacto se faria sentir no Concelho da Maia de uma forma mais contundente. Assim, não percebia a Senhora Vereadora porque não se aproveitava a construção desta nova linha, para com pequenos ajustes, contribuir para a resolução de um problema que se avizinhava à vista de todos.

A Senhora Vereadora questionou ainda qual seria o programa de financiamento para esta nova linha e se já estava assegurado o envelope financeiro.

O Senhor Vereador António José Ferreira Peixoto interveio, reforçando as reservas que a Senhora Vereadora Sandra Lameiras tinha colocado, relativamente à questão da Asprela e de Águas Santas, que era muito importante, senão prioritário, passar pela zona de Águas Santas, podendo a zona centralizada de Águas Santas ser contemplada. Sabiam que naquela zona teria de ser subterrâneo, porque a densidade era de tal forma que não podia ser à superfície, reforçando que a zona de Águas Santas era muito importante. Ainda referiu que face ao atual estado do projeto, só para meados de 2024, é que teriam condições para lançar o concurso conceção/construção.

O Senhor Vereador António Manuel Leite Ramalho interveio, referindo que tratando-se de um estudo preliminar, pode-se considerar que poderão haver alterações neste traçado, colocando a questão se estava devidamente acautelada na revisão do Plano Diretor Municipal, que está em curso, sobretudo a questão das ligações, que deviam ficar salvaguardadas na estratégia de execução do próprio Plano Diretor Municipal.

O Senhor Vereador José Francisco Vieira de Carvalho interveio, referindo que a linha aqui apresentada, era praticamente igual à linha apresentada e 1998, e cuja obra estava prevista começar em 2003. No entanto e infelizmente muitas novas linhas de Metro passaram à nossa frente. Prosseguiu, dizendo que tinha várias dúvidas, em



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sousa", is positioned to the right of the coat of arms.

especial na concessão da linha na parte Este do Município, pois ainda era preciso estudar outras mudanças, onde a linha pudesse passar. Essas mudanças tinham que ver com o enterramento da linha em Pedrouços e Águas Santas, factor fundamental para um melhor serviço à população. Quanto à parte do troço no centro da Maia, concordava com os colegas. Visto em pormenor o desenho, conclui-se que o desenho era quase igual ao antigo desenho de 1998, com a assunção de uma linha menos enterrada, o que obviamente se traduz numa linha mais pobre e urbanisticamente mais chocante. Como tal, entendo o Senhor Vereador, que é necessário e vital um reforço de verbas para a linha em causa, para assim termos uma obra digna dos desígnios do Município e da população da Maia.

O Senhor Vereador Mário Nuno Alves de Sousa Neves interveio, referindo que tendo em conta a realidade do País e as suas circunstâncias era de realçar a partilha e a coordenação permanente entre a Metro do Porto e os técnicos municipais. Dadas as circunstâncias nem era culpa da Metro nem da Câmara Municipal da Maia, era de quem prometeu e não conseguiu cumprir, e que a Câmara da Maia com muita persistência voltou a colocar em cima do tabuleiro.

O Senhor Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, Tiago Braga, interveio, referindo que o compromisso daquela Comissão Executiva que começou a desenvolver este projeto para a década, foi que todas as linhas fossem exequíveis, e aquelas que apresentavam potencial. Mais disse que havia um compromisso que era público do Senhor Ministro do Ambiente, relativamente à linha da Maia, de conseguir, para além daquilo que estava previsto, um reforço orçamental para fazer face aquilo que eram os desafios na mobilidade para o País. Quanto à questão colocada pela Senhora Vereadora Sandra Lameiras, referiu que podiam responder a essa procura potencial já com a linha existente, eventualmente com uma estação nova. Era um assunto que estava em cima da mesa. Mais referiu que neste momento tinham uma definição base da linha e em setembro iam lançar um concurso e que relativamente à linha da Maia ia pedir duas coisas: projeto ao nível de estudo prévio, com estudo impacto ambiental, e num prazo mais curto um estudo preliminar, e era nesse estudo preliminar que iam validar todas as dúvidas que tinham e que ainda subsistiam no sentido de fechar definitivamente as questões, para que a empresa que ganhar o concurso desenvolver o projeto ao nível do estudo prévio, porque era quando tinham as condições para lançar a seguir o



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "S. da Maia", is positioned next to the coat of arms.

concurso concessão/construção. Respondendo ao Senhor Vereador José Francisco Ferreira da Silva Vieira de Carvalho, disse que o custo de levar o Metro ao centro de Pedrouços e Águas Santas, era muito elevado, e que de facto o Metro iria andar mais à superfície, por uma economia de custos.

O Senhor Presidente da Câmara, António Domingos da Silva Tiago, interveio, reiterando as palavras do Senhor Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, Tiago Braga. O Senhor Presidente felicitou a Comissão executiva da Metro do Porto, que tem feito quase o impossível em termos de realização quer de estudos, quer de projetos, quer de obra.

O Senhor Vereador Paulo Sérgio Fernandes da Rocha questionou sobre a linha do ISMAI, e quais as estações que iriam estar no concelho da Maia após a estação do ISMAI.

O Senhor Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, Tiago Braga, respondeu que seria o traçado existente, utilizando o canal ferroviário até ao Muro. Mais disse que o Muro era o ponto indicado para criar uma estação de natureza intermodal.

Prestou esclarecimentos de natureza técnica o Arquiteto Carlos Portugal, referindo que o plano que estava em revisão, em final de processo, continha o impacto desta esteira, não podendo deixar de ser assim, porque a Maia trabalhava por esta linha tecnicamente há mais de vinte anos, o que significava que o PDM na sua primeira revisão em 2013 já consolidava a existência de uma esteira de transporte. Todas as intervenções nas linhas anteriores foram acompanhadas de estudos de mobilidade, que determinaram obras de inserção urbana, que ainda hoje estavam válidas e eram úteis para o sistema da rede e para o sistema urbano. Foram operados alguns aperfeiçoamentos e critérios que foram debatidos com a Metro, tendo sido feito um grande esforço de aproximação da solução que aperfeiçoasse os percursos. Mais referiu que não foi ignorada a intervenção da Senhora Vereadora Sandra Lameiras, sobretudo Águas Santas e o Vale do Leça. O Assunto foi refletido e debatido, foi analisado o possível e concluíram que Águas Santas era razoável, tinha quantidade, mas era um esforço completamente inglório, incomportável do ponto de vista dos custos.



A blue ink signature, which appears to be the signature of the Mayor of Maia, is placed here.

Foi tomado conhecimento, e foi reagendada a deliberação do ponto para a próxima reunião de câmara.

2. Apresentação técnica do projeto de Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Aeródromo da Maia – PEDAM

O Senhor Arquiteto Tomás Allen procedeu a apresentação técnica do projeto de Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Aeródromo da Maia – PEDAM.

O Senhor Presidente da Câmara, António Domingos da Silva Tiago, interveio, referindo que a grande questão que se colocava era se fazia sentido continuar com o aeródromo ou revertê-lo. O assunto foi estudado e chegaram à conclusão que fazia sentido continuar com o projeto. Era um orgulho para o Executivo, para a organização Câmara municipal, dar continuidade a um projeto que foi sonhado pelo Prof. Dr. José Vieira de Carvalho há mais de trinta anos. Mais referiu o Senhor Presidente que o projeto teria de ser útil para o lazer, para o desporto, mas que fosse também útil para o concelho, para a região, para o grande Porto e para o País, mas para isso tinha que ter sustentabilidade.

Prestou esclarecimentos de natureza técnica o Senhor Dr. Paulo Soares, referindo que do ponto de vista aeronáutico, a alteração da denominação não fazia diferença. Mais referiu que a atual infraestrutura tinha capacidade para receber aviões do espaço schengen com as limitações da sua denominação, podendo receber na Maia qualquer aeronave dentro da limitação de peso e de dezanove lugares provenientes do espaço Schengen, diretos. O ponto fulcral e que era o maior constrangimento para a Maia era não ter abastecimento para os aviões. Mais disse, que a Maia podia-se posicionar para este tipo de aviação, porque a aviação executiva tinha outra forma de estar, não precisava de grandes equipamentos, sendo a localização em Vilar de Luz uma forma de discrição para a aviação executiva. A coisa mais importante, era que ia permitir ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro ter uma longevidade maior, libertando espaço, nomeadamente no estacionamento, precisando o Aeroporto Francisco Sá Carneiro de libertar esse espaço. Para terminar referiu que no aeródromo nada estava a ser feito mal, precisava só de algumas melhorias, porque cada vez crescia mais e as solicitações eram maiores, e era preciso acompanhar o desenvolvimento.



A blue ink handwritten signature, likely belonging to the Mayor or a representative of the municipality.

O Senhor Vereador António José Ferreira Peixoto interveio, colocando uma questão relativamente ao espaço schengen, se com o acesso das aeronaves estrangeiras não obrigava a ter uma alfândega.

O Senhor Dr. Paulo Soares respondeu que qualquer aeronave proveniente do espaço Schengen podia vir direto para Vilar de Luz, porque cumpria todos os requisitos de aceitação do ponto de vista legal. Não era um ponto de entrada, mas a livre circulação de pessoas do Tratado de Lisboa, e classificação do aeródromo em classe 2 permitia fazer isso.

O Senhor Vereador José Francisco Vieira de Carvalho interveio, referindo que as "boas novas" era o acordo para ter acesso via zona de Santo Tirso, o que resolia a questão de acesso ao nó de Alfena e também o acordo celebrado com a Câmara da Trofa. O Senhor Vereador também referiu que o estudo aqui apresentado, era praticamente igual ao projeto feito e apresentado há vinte e cinco anos atrás..

A Senhora vereadora Sandra Raquel Vasconcelos Lameiras interveio, referindo que pelo que tinha percebido da intervenção, se as coisas continuarem no aeródromo conforme estavam no momento, por mais seis meses, a ANAC fechava o aeródromo. Era lamentável a falta de planeamento atempado, o que evitava este avançar a toda a força e rapidez para evitar essa situação, e iriam dar os seus contributos para viabilizarem esta importante infraestrutura. Relembrou a Senhora Vereadora que nos últimos programas eleitorais incluíram sempre a necessidade de realizar-se um estudo para suportar uma estratégia de viabilidade técnica e económico-financeira para esta importante infraestrutura. A Senhora Vereadora não sabia bem como tinha sido o estudo adjudicado, e havia coisas que também gostava de ver refletidas, nomeadamente a análise económico-financeira daquilo que foi o histórico dos últimos anos e a perspetiva da receita. Era importante perceberam face a estas novas diretrizes e as propostas visadas no estudo, qual era o impacto.

Foi tomado conhecimento.

A Câmara Municipal mais deliberou, por unanimidade, aprovar em minuta as deliberações tomadas, para efeitos de execução imediata.



Pelas dezanove horas o Senhor Presidente da Câmara encerrou a reunião, da qual se lavra a presente ata, que é constituída por 8 (oito) páginas e respetivos anexos.

O Presidente da Câmara Municipal da Maia

A blue ink signature of António Domingos da Silva Tiago.

António Domingos da Silva Tiago

A Secretária da Reunião

A blue ink signature of Marisa Neves.

Marisa Neves

Maia e Paços do Concelho, 12 de julho de 2023