

**PORQUE DEVE A METRO DO PORTO TANTO DINHEIRO?**  
(estudo não científico (mas baseado na minha experiência pessoal))

	Quant.	Preço/unidade (em milhões de euros)	Valor Global (em milhões de euros)
Estações enterradas* <sup>1</sup>	14	40	560
Restantes estações* <sup>1</sup>	66	5	330
Km Linha normal*	60	5	300
Km linha em túnel* <sup>2</sup>	7	15	105
Veículos tram train* <sup>3</sup>	30	3,8	114
Veículos eurotram	72	3,0	216
Centro operacional	1		20
Sistema gestão bilhete.			50
Extras	1		50
		<b>TOTAL sem fundos</b>	<b>1740</b>
		Fundos FEDER	370
		Fundos PIDDAC	130
		<b>Custo total do sistema</b>	<b>1.240</b>
		<b>Valor em dívida</b>	<b>2.250</b>

\*<sup>1</sup> Considera-se incluído o valor do projecto, expropriações e inserção urbana. O valor médio de cada estação com aprox. 4.000m<sup>2</sup> é de 10.000euros /m<sup>2</sup>

\*<sup>2</sup> tendo como referência o túnel do Marão (com seis faixas de rodagem) cujo preço por km é de aproximadamente 10milhões

\*<sup>3</sup> ver: [http://www.portugal.gov.pt/pt/GC17/Governo/Ministerios/MOPTC/Intervencoes/Pages/20090903\\_MOPTC\\_Int\\_SET\\_Train\\_Train.aspx](http://www.portugal.gov.pt/pt/GC17/Governo/Ministerios/MOPTC/Intervencoes/Pages/20090903_MOPTC_Int_SET_Train_Train.aspx)

PERGUNTAS:

1ª Porque razão a dívida da Metro do Porto é de 2.200milhões de euros?

2ª Considerando a relevância do serviço prestado pela metro do Porto, porque razão o governo não vende os submarinos, liquida a dívida e inicia uma nova fase de expansão da rede?

3ª Se é um dado adquirido que a facturação não é suficiente para a despesa corrente (sem empréstimos para pagamento da obra) porque razão o governo não toma uma de duas opções?

1ª manda fechar o metro;

2ª aumenta, para valores idênticos aos do Porto os passes de Lisboa e revê equitativamente (entre Lisboa e Porto) o financiamento dos transportes urbanos.

CONSIDERANDO QUE:

A rede de metro tem transformado de uma forma maravilhosa a mobilidade na cidade.

INTERESSA:

- 1ª Pensar de uma vez por todas a forma de liquidar a dívida;
- 2ª Implicar os privados no **financiamento da expansão da rede** (ex. grandes superfícies comerciais e as grandes operações imobiliárias (ver o caso, não aproveitado do Norte Shopping e respectiva envolvente))
- 3ª Aplicar tecnologias que se libertem dos grandes grupos europeus dos transportes, é importante voltar a olhar para o exemplo de Curitiba.
- 4ª ter uma autarquia (no caso do Porto) que saiba que entre o carro e o metro à formas de mobilidade intermédias que podem reinventar a cidade. Tapetes vermelhos para bicicletas que ligam ao mar áreas residenciais onde o preço da habitação ronda os 8.000€/m2 são uma tontice.

**Alguem é capaz de fazer uma comparação entre os custos operacionais do Metro de Lisboa e do Porto, sem considerar as despesas de execução da rede?**

Não é possível continuarmos a assistir a comparações entre duas empresas que têm redes e tempos de execução completamente distintos.

Abro os jornais e vejo: afirmações de políticos incendiárias; jornalistas que com enorme leviandade tudo transcrevem.

cumprimentos

Tiago Grande