

Estudo da UTAD apresenta propostas de gestão e investimento para reabilitação da Linha do Tua



Comparar o caminho-de-ferro regional e apresentar uma ferramenta de controlo de gestão, para auxiliar a gestão e traduzir a estratégia em ação, numa situação de reabertura da Linha do Tua foi o trabalho desenvolvido por André Pires na sua dissertação mestrado em Gestão na Universidade de Trás-os-Montes e Alto (UTAD).

O objetivo foi “apontar caminhos” para esta linha já que considera que “o encerramento de troços ou linhas como a do Tua, causaram impacto negativo na mobilidade”, afirma. Daí à escolha do tema da dissertação de mestrado foi um passo

e relançou a questão da importância das Linhas Regionais, nomeadamente, o caminho-de-ferro regional em Trás-os-Montes onde apresenta uma proposta de ferramenta de controlo de gestão para aplicação numa eventual reabertura desta linha. Este trabalho de investigação, orientado por Francisco Diniz, docente e Investigador da UTAD, teve como base duas linhas regionais de via estreita, localizadas em regiões do interior norte: El Ferrocarril de La Robla (Espanha) e a Linha do Tua (Portugal), tendo o caso espanhol servido como benchmarking aplicável à Linha do Tua, dado que se trata de uma linha que reabriu após encerramento parcial ao tráfego ferroviário. Feita a caracterização e comparação das duas linhas, o autor apresenta propostas, na perspetiva da Gestão Estratégica, numa eventual reabertura da Linha do Tua, desde Bragança até ao Tua, com base na ferramenta de controlo de gestão – Balanced Scorecard – para permitir aos decisores, gestores e administradores “uma visão estratégica das ações a implementar bem como avaliações periódicas das ações implementadas, num cenário de reabertura da Linha do Tua.”

Segundo o autor, a reabertura desta linha seria importante para uma visão estratégica e integrada de Trás-os-Montes, no contexto regional e nacional, pois possibilitaria “a criação de atividades não apenas ligadas ao turismo – tal como aconteceu nas regiões autónomas servidas pelo Ferrocarril de La Robla – mas também dotar os territórios por ela atravessados de um transporte económico e eficiente, catalisador-chave para atrair grandes os fluxos de investimento”.

Por isso André Pires avança com propostas de investimento (estimativa de valores) “já a contar com a construção de um novo troço de religação à linha do Douro”, sendo um dos exemplos a reabertura da linha em via estreita eletrificada, com compra de 6 unidades elétricas, cujo custo total seria cerca de “189 milhões de euros.” Já se o cenário apontasse para a tração diesel, o “custo da reabertura com compra de material circulante situar-se-ia nos 152,5 milhões de euros”, sustenta.

Cenário “bem diferente”, afirma, seria se a prioridade de investimento fosse na reconversão em via larga eletrificada, já que a reabertura da Linha do Tua, em toda a sua extensão,

teria um custo estimado “entre os 377 e os 477 milhões de euros, mas no caso tração diesel, o custo de reabertura situar-se-ia entre 354 e 454 milhões de euros”.

Segundo André Pires, a estratégia adotada para a reabertura do Ferrocarril de La Robla potenciou “o transporte de passageiros, mercadorias e a valorização do património ferroviário, tendo permitido quebrar o isolamento de pequenas cidades, aldeias ou outros núcleos urbanos e aumentado o número de passageiros transportados”. Em contraste, na realidade portuguesa, “resultado da estratégia de desinvestimento e encerramento da linha do Tua fez com que em duas décadas (1990-2007) a via-férrea “perdesse 88% dos passageiros”.

Mas o autor salienta que, num cenário semelhante ao espanhol, os investimentos na Linha do Tua seriam “determinantes para o bom funcionamento do serviço público ferroviário” e permitiria que esta linha voltasse “a ganhar escala e alcance territorial”.

Para mais Informações contactar:

Rosa Rebelo | Assessoria de Comunicação

+351 259 350 160 | +351 932 148 809 | rorebelo@utad.pt