

# ECONOMIA

## CP e IP em tribunal – a difícil coexistência entre a roda e o carril

A CP e a Refer (IP) são empresas públicas sob a mesma tutela, mas acusam-se reciprocamente em tribunal, pedindo indemnizações mútuas. Uma litigância que resulta da separação entre a roda e o carril e que as empresas levam ao limite

**Ferrovias**  
**Carlos Cipriano**

A Infraestruturas de Portugal (IP) queixa-se de uma “propensão persecutória” da CP – Comboios de Portugal por esta recorrer aos tribunais quando não obtém as indemnizações a que se julga com direito por parte da empresa responsável pelas infra-estruturas.

A expressão consta das alegações da IP num processo do Tribunal Administrativo e Fiscal de Beja a propósito dos estragos que um “defeito de via” alegadamente causaram nos pantógrafos do Alfa Pendular que fazia o trajecto Lisboa – Algarve e dos quais a CP reclamava o pagamento de 86 mil euros, mais 34 mil euros de juros de mora.

O PÚBLICO pediu à IP e à CP a lista dos processos judiciais em que ambas eram litigantes. A IP não respondeu, mas a CP deu a conhecer que decorriam acções entre as duas empresas nos tribunais de Aveiro, Mirandela, Porto, Leiria e Lisboa.

Quatro desses processos são, de facto, queixas da CP contra a Refer (hoje Infra-estruturas de Portugal), mas também há um em que é a IP a queixosa. Globalmente, sem contar juros de mora, a transportadora pública reclama nestas acções 237 mil euros, contra 172 mil exigidos pelo gestor de infra-estruturas.

Nalguns destes processos, a CP e a IP recorrem a escritórios de advogados, apesar de terem serviços jurídicos próprios. Num dos casos, e por causa de uma sentença que condenava ao pagamento de apenas 17 mil euros, uma das empresas interpôs recurso para um tribunal central.

A separação da operação ferroviária e da gestão das infra-estruturas ocorreu em Portugal em 1997 com a criação da Refer, no âmbito de directivas comunitárias destinadas a permitir a entrada de empresas privadas

de transporte ferroviário e fomentar a concorrência no sector. Em 2015, com a fusão da Refer e da Estradas de Portugal, cria-se um único gestor da infra-estrutura ferroviária e rodoviária.

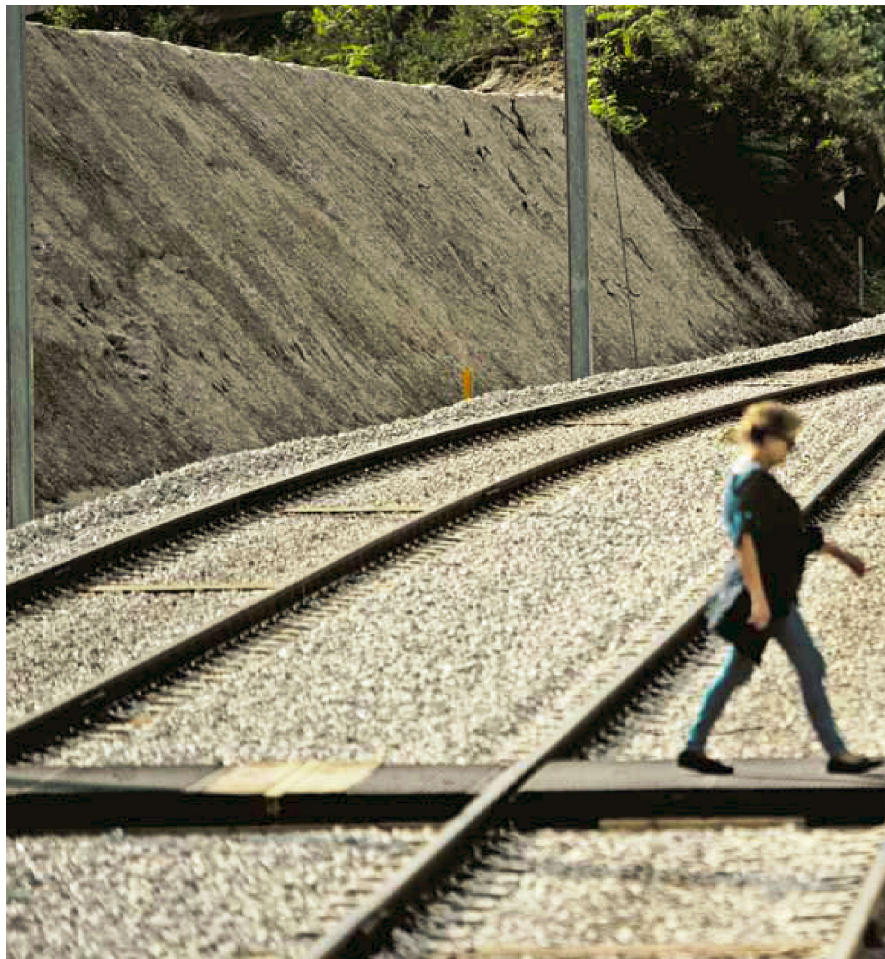
Aquando da publicação da peça do PÚBLICO sobre o diferendo entre a catenária e o pantógrafo, o ministro Pedro Nuno Santos, num discurso proferido na sede da IP, no Pragal, insurgiu-se contra esta situação de litigância judicial das empresas e pôs em causa o actual modelo de separação entre a roda e o carril.

Instado agora a pronunciar-se sobre estes casos em tribunal, o governante respondeu ao PÚBLICO que “são situações que não deviam ocorrer entre duas empresas públicas que dependem uma da outra” e que “o Governo está, por isso, a estudar modelos de articulação e coordenação das duas empresas”.

**O carro de mão do empreiteiro que danificou a automotora**

Quem paga os custos de uma automotora que embateu num carro de mão? O dono da obra, responsável pela fiscalização dos trabalhos, o empreiteiro ou a seguradora? E que custos devem ser pagos? Só a reparação da composição, ou também os prejuízos decorrentes dos atrasos dos comboios, transbordos e imobilização da automotora enquanto esteve na oficina? O processo judicial já passou pelos tribunais de Santarém e de Leiria.

A viagem decorria normalmente para o regional que ligava Tomar a Lisboa naquela tarde de 2 de Fevereiro de 2009. Mas algures entre Riachos e Mato Miranda, mais precisamente ao quilómetros 97,7 da linha do Norte, num troço onde decorriam obras, o maquinista avistou um grupo de operários com um carro de mão que circulava demasiado próximo da linha.



Não existe um contrato de utilização da infra-estrutura entre IP e a CP, que é sua cliente, pagando cada comboio

**Decorrem acções entre as duas empresas públicas nos tribunais de Aveiro, Mirandela, Porto, Leiria e Lisboa**

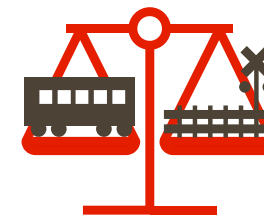
Acionou o sinal sonoro, o que fez com que os homens se afastassem rapidamente para não serem colhidos, mas o carro de mão – que transportava uma placa de cimento – ficou junto à via. O maquinista ainda carregou no botão do freio de emergência (um dispositivo que quando accionado faz o comboio imobilizar-se o mais rapidamente possível), mas não é fácil fazer parar em poucos metros um veículo sobre carris que pesa 140 toneladas.

O choque contra o carro de mão provocou vários estragos na composi-

ção, entre eles a avaria do Convel (computador de bordo) e uma fuga de óleo no transformador principal.

Ainda assim, a automotora conseguiu prosseguir até Santarém, mas a sua marcha viria a ser suprimida até Lisboa e os passageiros foram reencaminhados noutra composição. A composição acidentada teve de ser rebocada por outra automotora que a levou para as oficinas do Entroncamento.

Dois anos depois, a CP dá entrada no Tribunal Judicial de Santarém com uma acção contra a Refer, a empresa



### RODA VS CARRIL

Quando a roda e o carril não se entendem, a CP e a IP dirimem conflitos em tribunal. Numa série de cinco dias, o PÚBLICO revisita os casos, há anos por resolver



criar sistemas de segurança enquanto decorria a empreitada, mesmo quando esta é efectuada por terceiros. O empreiteiro não contestou a acção, mas a Allianz, que segurava aquela obra, respondeu que só aceita pagar os custos de reparação da automotora e que o seguro não cobre perdas indirectas de qualquer natureza, incluindo os atrasos dos comboios motivados pelo acidente. Por isso, só aceita pagar os custos da reparação, estimados em 5569 euros, a que deduz o valor da franquia (2500 euros), dando 3069 euros.

Por sua vez, a Refer alega que não era a executante da obra, cabendo por isso à Rodrigues & Neves SA “a responsabilidade de indemnizar as perdas ou danos materiais ocasionados a terceiros em consequência da execução dos trabalhos”.

A empresa informa o tribunal que encaminhou o assunto para o empreiteiro, que, por sua vez, o encaminhou para a seguradora. A Refer contesta ainda o montante da indemnização pedida pela CP, sobretudo na parte da privação do uso da automotora, pois a empresa “deveria demonstrar que, se tivesse disponível o seu veículo, o utilizaria normalmente, isto é, que dele retiraria todas as utilidades que o mesmo está apto a proporcionar, o que manifestamente não fez”.

Quanto aos atrasos dos comboios que este incidente provocou, a Refer recusa suportar quaisquer custos porque não existe um contrato de utilização da infra-estrutura entre esta empresa e a CP. Ou seja, a CP é cliente da Refer, que utiliza as suas linhas, estações e demais infra-estruturas, pelas quais cada comboio paga uma taxa de utilização, mas não haverá nada firmado no que concerne a obrigações recíprocas em casos deste tipo.

Perante isto, qual o desfecho da contenda? Para já, só uma certeza: não será em Santarém que isto se resolve. Em Maio de 2012, o tribunal judicial daquela cidade declara-se incompetente para julgar este caso e absolve os réus da instância. Mas, em Junho, a CP pede a transferência do processo para o Tribunal Administrativo de Leiria, onde este, 11 anos depois do atropelamento do carro de mão, ainda repousa. Caso venha a ganhar a acção, a CP poderá receber, contando com os juros de mora, mais de 25 mil euros.