

## **OS ATRITOS DA RODA – CARRIL OU A CONFLITUALIDADE IP – CP**

Vieram recentemente a público notícias de vários casos de situações de conflito entre a **IP-Infraestruturas de Portugal** e o operador incumbente **CP-Comboios de Portugal** que se arrastam em processos de contencioso judicial há vários anos, pelo menos desde 2011, com encargos para ambas as partes que ascendem já a centenas de milhares de euros com as custas e despesas de assessoria jurídica e invocando ambas o direito de indemnizações por prejuízos ou lucros cessantes de valor equiparado.

Os casos relatados referem-se a alguns incidentes de exploração e também sobre as condições de acesso/utilização pela operadora CP de instalações da IP.

Esta realidade vem alertar para os indícios da existência de algumas dificuldades de regulação de conflitos entre dois importantes *players* do sector ferroviário, ambos da esfera do Estado, que prenunciam uma instalada prática e cultura de contencioso, que corre o risco de escalar, no futuro, para outros protagonistas em virtude da liberalização dos mercados e do espaço ferroviário único europeu.

**No nosso entendimento esta tendência não favorece, no futuro, o desempenho global do sistema, o interesse dos utilizadores deste modo de transporte e a eficiência e economia da sua produção.**

Na origem desta *“guerrilha ferroviária”* importa recordar a reestruturação orgânica do Sector Ferroviário em Portugal que, atentas as Diretrizes Comunitárias de 1991 e 1995, foi desencadeada em 1997 com a separação das atividades da gestão das infraestruturas e da operação dos transportes em duas empresas públicas distintas com autonomia jurídica, administrativa e financeira.

Assim, tendo sido mantida a CP (enquanto operador de transportes de passageiros e mercadorias), em 1997 foi criada a REFER, como empresa pública responsável pela gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional, cujos estatutos foram alterados em 2008, passando a designar-se REFER-Rede Ferroviária Nacional.

Porém, em 2015 a REFER e a EP-Estradas de Portugal sofreram um processo de fusão, passando a denominar-se IP-Infraestruturas de Portugal.

Decorrente deste processo, ambas as infraestruturas perderam autonomia em nome de um equilíbrio financeiro entre uma rede ferroviária cada vez mais comprimida, onde se impunha uma modernização urgente e uma rede rodoviária que, entretanto, havia crescido de forma desmesurada.

Não é assim de estranhar que, chegados aqui, nos confrontemos com um ecossistema ferroviário com elevados riscos de instabilidade que comprometem o relacionamento e o equilíbrio entre os *players*, com custos para a reputação deste modo de transporte.

Será então o momento de, numa perspetiva de gestão responsável e proactiva, se procurarem as melhores iniciativas conjuntas no sentido de se encontrarem mecanismos de resolução destes conflitos de pequena escala que impeçam a propagação destes “atritos roda-carril”, obstando a que venham a tomar uma dimensão mais penalizante para o sector no seu todo.

Para isso, é essencial começar por lembrar que no sistema ferroviário, dada a sua natureza altamente integradora, se torna ainda mais difícil encontrar e definir perímetros de responsabilidade estanques entre os seus *players* e que só uma estreita e permanente combinação de esforços e de alinhamentos de todos eles pode assegurar a qualidade final do sistema.

Assim sendo, só um compromisso forte, esclarecido e assumido pelas organizações, a par com uma aceitação, com espírito aberto, das responsabilidades, pelo funcionamento do sistema, cometidas a cada empresa, garantirá resultados mais vantajosos para o desempenho global do sector.

O apelo ao dever de cooperação entre as duas entidades torna-se então pertinente como primeira condição para uma iniciativa mais eficiente e eficaz na resolução de conflitos e de disputas entre a infraestrutura e os operadores neste particular. Aliás, todo o normativo jurídico comunitário e a respetiva regulamentação para a reforma do sector ferroviário, desde a Diretiva 91/440/CEE, de 29 de Julho, revela no seu espírito e na sua letra este princípio essencial.

É assim que, no substrato dos quatro Pacotes Ferroviários até agora produzidos pela CE, encontramos como alicerce do modelo organizacional da indústria, a operacionalização de um novo quadro de relacionamento colaborativo (*level playing field*) onde **a infraestrutura e os operadores têm o dever de promover e encontrar mecanismos eficientes de articulação/cooperação como condição essencial aos objetivos estratégicos pretendidos.**

É neste contexto que muitos quadros regulatórios europeus já incorporam nas suas competências as melhores práticas de promoção da gestão de processos de cooperação e de resolução de conflitos (*duty of cooperation/dispute resolution*) no correto entendimento de que os correspondentes ganhos de causa, se existirem, perseguidos pelas partes em desgastantes contenciosos judiciais não compensam os custos da sua imagem corporativa junto dos mercados.

Enquanto o nosso ecossistema regulatório não incorporar esta visão **seria muito desejável e conveniente que o Gestor da infraestrutura (IP) e o Operador incumbente (CP) tomassem, por sua própria iniciativa, as medidas mais adequadas para a colocação em prática de um modelo de compromisso de cooperação e de resolução de conflitos para este tipo de incidentes que têm vindo a público, se necessário com base no usual princípio da arbitragem.**

Com efeito, nem os mercados nem o cidadão comum conseguem entender que duas empresas públicas, ambas subordinadas à mesma tutela, não consigam, com determinação e criatividade, encontrar formas de articulação que permitam alcançar soluções consensuais, evitando este tão surpreendente como negativo exercício de competências.

**Seria com certeza uma forma mais eficaz e menos danosa de dirimir litígios desta natureza, ajudando a criar ao mesmo tempo um clima de maior confiança entre as organizações, com benefícios bem positivos no seu relacionamento corrente em geral e para todo o sector.**

Lisboa, 02 de Abril de 2020

***A Direção da ADFERSIT***