

4. Acidentes Recentes em Dutos da Petrobras

Neste capítulo serão apresentados os acidentes que ocorreram recentemente nos dutos da Petrobras e abalaram a imagem da empresa, o cenário nacional no momento dos acidentes e a necessidade de resposta da Empresa servir como motivador para a elevação dos controles e do patamar de gestão da integridade estrutural dos dutos da Companhia.

4.1. Aspectos Legais Relacionados a Acidentes

Para que se contextualize a implicação jurídica relacionada aos acidentes ambientais, entende-se como relevante os seguintes aspectos: A Lei da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei 6.938/81) dispõe que é o poluidor obrigado, independente da existência de culpa, indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados em sua atividade; e a Lei 9.605/98 dos crimes ambientais, que introduziu a possibilidade de “condenação do diretor, administrador, membro de conselho e órgão técnico, auditor, gerente, preposto ou mandatário de pessoa jurídica que, sabendo da conduta criminosa de outrem prevista na lei, deixar de impedir sua prática, quando podia agir para evitá-la”. (Âmbito Jurídico, 2001)

Com estas leis, a ocorrência de um vazamento pode ser questionada quanto a possibilidade de ter sido evitado e além de penalizar a empresa atinge diretamente as pessoas físicas envolvidas. Nenhum gestor consciente mantém a operação de um duto sabendo ou tendo sido informado que as condições de segurança estão abaixo das devidas.

O acidente da Baía da Guanabara originou ações jurídicas lastreadas nestas leis.

4.2. Principais Acidentes da Petrobras

Os principais acidentes ocorridos nos últimos anos com dutos da Petrobras estão citados a seguir no Quadro 2.

Jun.2001	O duto OBATI que liga Barueri a Utinga, foi atingido por uma estaca (obra de terceiros) em Osasco SP, provocando o vazamento de 100 toneladas de GLP.
Mai.2001	O oleoduto OPASA que interliga Paulínia a São Paulo, apresentou um vazamento de 200m ³ de RAT (Corrosão Externa).
Fev.2001	Oleoduto OLAPA de 93 km se rompe e vazam cerca de 50 mil litros de óleo diesel na serra do Mar, no Paraná, atingindo quatro rios.
Jul.2000	Cerca de 4 milhões de litros de óleo cru vazam do oleoduto OSPAR na Refinaria Presidente Getúlio Vargas, em Araucária (PR), causando o maior acidente ambiental envolvendo a Petrobras nos últimos 26 anos
Jan.2000	Acidente provocado por uma falha no duto PE II da Refinaria Duque de Caxias, da Petrobras, na baía de Guanabara (RJ). Vazamento de 1,3 mil toneladas de óleo.

Quadro 2: Os recentes acidentes envolvendo dutos da Petrobras (elaborado pelo autor)

4.3. O Acidente da Baía de Guanabara

Neste ambiente de sociedade mais exigente, legislação ambiental mais rigorosa, abertura de mercado na área petrolífera, criação da Transpetro e preparação para transferência dos dutos da Petrobras para esta, a Transpetro foi surpreendida por um grave acidente na Baía de Guanabara - Rio de Janeiro. Na madrugada de 18 de janeiro de 2000, o duto PE-II que transportava óleo combustível entre a Ilha D'água e Refinaria Duque de Caxias (REDUC), flambou, rompendo-se e acarretando em um vazamento de 1.293 m³ que afetou toda a Baía.

Este duto era aquecido para tornar o óleo menos viscoso, e enterrado no fundo da Baía; ao longo do tempo ocorreu erosão deste fundo e parte do duto ficou solto.

A repercussão deste acidente foi imediata, abalando todo o Brasil e o mundo, atingindo fortemente a imagem da Petrobras.

Este foi o segundo maior vazamento da história da Baía da Guanabara, sendo apenas superado pelo vazamento com o navio "TARIK", em 1975. (Âmbito Jurídico, 2001)

Em virtude da tragédia ambiental, o Ministério Público do Estado e da União, e as polícias Civil e Federal abriram inquérito para apurar as responsabilidades pelo vazamento. O ministério Público Estadual pediu abertura de inquérito por crime ambiental em conformidade com a Lei 9605/98 de Crimes Ambientais, na qual, está previsto, inclusive o pagamento de R\$ 5.000,00 por animal morto. A principal multa aplicada foi a do IBAMA que alcançou R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de Reais).

Houve grande repercussão na mídia, levando a manifestações da sociedade que cobrava medidas. Algumas notícias sobre este acidente estão listadas no Apêndice II.

A Petrobras já era reconhecida pela excelência em outras áreas da indústria, como a de águas profundas e tem a sua imagem como um de seus grandes valores.

Após este acidente, mais do que ficar ciente de que medidas deveriam ser tomadas, a empresa formou um grupo de estudo, com estratégia de se investir fortemente para elevar todas as suas atividades a patamares de Excelência em relação aos valores Ambientais e de Segurança Operacional. A idéia era não apenas atender o mercado mas buscar reconhecimento internacional por excelência, indo ao encontro de seus objetivos internacionais. Assim, em março de 2000 lançou o Programa de Excelência em Gestão Ambiental e Segurança Operacional - PEGASO, que nasceu com cerca de 3.000 projetos, dentre eles os de inspeção e recuperação de dutos.

4.4. Outros Acidentes

Em 16 de julho de 2000, na cidade de Araucária ao lado de Curitiba, o oleoduto OSPAR, de 30 polegadas, que transporta petróleo do Terminal de São Francisco do Sul (TEFRAN) à refinaria de Araucária (REPAR), foi alvo de uma manutenção fora dos procedimentos e teve o maior acidente da Petrobras nos últimos 26 anos, um vazamento de 3.939 m³, parte atingiu o rio Iguaçu.

A imagem da Petrobras já abalada com o acidente da Baía da Guanabara seis meses antes foi ainda mais minada pela Sociedade e Imprensa (nacional e Internacional).

A multa do IBAMA chegou a R\$ 168.000.000,00 (cento e sessenta e oito milhões de Reais). Este valor é a soma das multas determinadas em 3 artigos da Lei de Crimes Ambientais. O ministério Público Federal e o Ministério Público do Estado do Paraná entraram com ação civil pública com pedido de indenização à Petrobras de R\$ 2,3 Bilhões, valor equivalente a 25% do lucro da empresa ou 8,5% do faturamento, do ano de 1999.

O primeiro relatório da comissão de sindicância que apurou as causas do desastre constatou que houve falha técnica e humana: um funcionário não havia aberto a válvula do tanque onde seria depositado o óleo que vinha de São Francisco do Sul/SC. A pressão do líquido fez com que a junta de expansão, cuja válvula havia sido trocada por um tampão há menos de um mês, rompesse.

A fim de se adequar às novas exigências da legislação ambiental, após os acidentes ocorridos na Baía da Guanabara e Rio Iguaçu, a Petrobras assinou no final de novembro de 2000, com órgãos ambientais e Ministério Público Federal, um Termo de Compromisso para Ajuste Ambiental, referente à Baía de Guanabara, envolvendo a REDUC e a Regional Sudeste da Transpetro. Dentre as diversas metas a serem cumpridas em 3 anos, estavam o melhoramento da qualidade da água e do ar na área de influência e a revisão de dutos. Só após o cumprimento total do termo, a empresa receberia o licenciamento ambiental para as unidades em questão (Young e Lutosa, 2000).

Em fevereiro de 2001, o poliduto OLAPA 12', que interliga a REPAR à Paranaguá no litoral Paranaense, teve em um de seus trechos de serra a movimentação de um bloco de solo, que, produzindo esforço sobre o duto

provocou sua ruptura. Naquele momento o duto transportava óleo diesel e teve um vazamento de 145 m³, atingindo 4 rios.

Em maio de 2001 o duto OPASA que interliga Paulínia a São Paulo, na altura de Barueri, próximo a capital paulista, (em condomínio de luxo), apresentou um vazamento de 200m³ de RAT, produto derivado de petróleo. Na investigação constatou-se que a causa da ruptura fora a corrosão externa.

Em Junho de 2001 o duto OBATI que liga Barueri a Utinga, foi atingido por uma estaca metálica (obra de terceiros) em Osasco SP, provocando o vazamento de 100 toneladas de GLP, este acidente teve um altíssimo potencial de risco, que só não se materializou pela ausência de fagulha ou ignição.

É importante ressaltar que imediatamente após a detecção destes vazamentos a Petrobras mobilizou toda sua estrutura, não medindo esforços ou recursos, para atuar nestas contingências.

A ocorrência destes cinco acidentes em dutos – PE II, OSPAR, OLAPA, OPASA e OBATI – (e outros dois relacionados a atividade petrolífera – Navio Vergina 2 e Plataforma P-36), em um ano e meio e durante a vigência do programa PEGASO, resultaram além das multas de altíssimo valor, uma cobrança mais intensa pela sociedade quanto a tomada de ações efetivas que promovessem melhorias no controle das situações, e o compromisso junto ao governo brasileiro de que medidas emergenciais seriam tomadas, sem contar as prováveis pressões dos acionistas.

No Apêndice II são apresentadas algumas das notícias veiculadas na época, onde nota-se o destaque dado aos fatos e a cobrança por ações e punição.

4.5. Posicionamento da Petrobras

Os acidentes ocorridos penalizaram fortemente a empresa e esta respondeu com programas grandes e de alta complexidade, PEGASO, PID e PAPID, que serão abordados no próximo capítulo.