



O OSBRA já está em operação

As características da obra - a licitação - a reserva de mercado - os problemas de fabricação dos tubos - a ação da direção da Companhia - a competência do CENPES - as lições extraídas dos fatos.

Diferente do gasoduto Brasil-Bolívia, o Oleoduto São Paulo-Brasília (OSBRA) atende interesses legítimos da Petrobrás, dos estados que atravessa e da sociedade em geral.

O abastecimento de derivados básicos de petróleo da importante região geo-econômica integrada pelo centro-leste de São Paulo, Triângulo Mineiro, sul de Goiás e Brasília é hoje feito por transporte ferroviário e rodoviário, a partir da REPLAN. O oleoduto, com cerca de 930 km de extensão, foi projetado para transportar GLP, gasolina, querosene de aviação, óleo diesel e álcool, com bases de distribuição instaladas pela Petrobrás em Ribeirão Preto (SP), Uberaba e Uberlândia (MG), Goiânia (GO) e um terminal em Brasília (DF), sendo dotado dos mais modernos recursos operacionais, garantidores da confiabilidade de todo o empreendimento do ponto de vista da segurança, da proteção ao meio ambiente e da continuidade do atendimento à demanda do mercado.

Foram investidos pela Petrobrás na construção do OSBRA R\$ 380 milhões na compra de tubos, válvulas, bombas, sistemas de instrumentação, controle por satélite, tanques de armazenamento, bases de distribuição e nos contratos de engenharia e montagem. Enfim, o OSBRA reúne todos os requisitos para se



tornar mais um dos orgulhos dos engenheiros e técnicos da Petrobrás, apesar de já acostumados a construir e operar instalações petrolíferas deste padrão com reconhecida competência.

Para que se tenha uma idéia do alcance do empreendimento, dentre muitos outros benefícios, pode-se mencionar uma importante redução no custo de transporte, a eliminação do pagamento às distribuidoras e transportadoras do frete rodoviário - fonte de

fraudes hoje estimadas em milhões de reais, já apuradas em CPI da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro - além da retirada de centenas de caminhões que diariamente circulam pelas rodovias, aumentando a segurança no trânsito, reduzindo os gastos com recuperação da malha rodoviária e contribuindo para reduzir as distorções da matriz de transportes no País, a qual, contrariando todo o bom senso, baseia-se no modal rodoviário, a mais cara e insegura das alternativas disponíveis e que, no entanto, atende a interesses de influentes grupos minoritários, ligados orgânica e parasitariamente ao poder, prejudicando a maioria da sociedade brasileira.

A licitação para compra dos tubos

Com todos estes elementos, caberia à Petrobrás arregaçar as mangas, por mãos à obra e transformar o projeto em realidade. Em condições normais, isso normalmente ocorreria. Acontece que no Brasil nem sempre prevalece a lógica. Este caso não foi exceção. A partir da preparação do Edital para a compra dos tubos, começaram a surgir as "pressões". O duto é composto por tubos de 20 polegadas, no trecho da REPLAN até Goiânia (80% do oleoduto) e tubos de 12 polegadas, no trecho de Goiânia a Brasília.

O valor estimado para a compra dos tubos - da ordem de R\$ 90 milhões - recomendava que a licitação fosse aberta ao mercado externo, de vez que o mercado nacional era limitado a apenas três fabricantes qualificados para todo o escopo (tubos de 20" e 12") e apenas um, qualificado para atender parte do escopo (somente tubos de 12"). Contrariando a lógica do atual modelo econômico e obedecendo a orientação governamental, a diretoria da Petrobrás optou por limitar a licitação ao restrito mercado doméstico, fazendo constar textualmente no Edital a exigência de que os interessados deveriam ofertar tubos "made in Brazil", reduzindo drasticamente a emblemática competitividade (sic), uma das "vacas sagradas" da política econômica atual. Oficialmente, esta decisão tinha como objetivo gerar empregos no País e preservar o parque industrial nacional. Esta falaciosa desculpa não resiste à mais simplória das análises e é hoje abertamente atropelada pela ação destes mesmos personagens, ao aplicarem a política de "downsizing" e abertura indiscriminada do mercado, produzindo desemprego e quebra de empresas nacionais.

Para contrabalançar, a diretoria da empresa decidiu que a compra somente seria concretizada de fato no

mercado nacional se os preços ficassem abaixo de um limite, fixado pela Petrobrás, mantido em sigilo, baseado em compras anteriores neste mesmo "mercado" nacional. O não atendimento desta condição determinaria, conforme documento oficial da Petrobrás, o cancelamento da licitação, instaurando-se outra, desta feita estendida também ao mercado externo.

Toda esta "mis-en-scène" resultou - como admitiu mais tarde ao Deputado Luciano Zica (PT/SP) o Sr Aldo Narcisi, dono da Brastubo, uma das empresas beneficiadas - das gestões realizadas por ele à época, junto a autoridades governamentais, no sentido de bloquear o acesso de empresas estrangeiras à licitação. Abertas as propostas, verificou-se o óbvio: as três empresas que concorriam ao pacote integral ganharam cada qual um trecho proporcional à sua capacidade fabril, sendo que a quarta, que concorria apenas a 20% do total, em razão de limitações técnicas inerentes ao seu processo de fabricação, ficou de fora, com preços absolutamente proibitivos. Surpreendentemente, porém, a vencedora da maior fatia - cerca de 60% da encomenda - descumpriu o requisito relativo ao preço. Seus preços, apesar de inferiores aos

das demais nos trechos que ganhou, inexplicavelmente, estavam acima do limite fixado, o que permitiu concluir que as demais concorrentes nestes trechos apresentaram preços muito maiores. Ou seja, os três ganhadores praticaram preços diferentes para cada um dos trechos em que se dividiu a concor-

rência apesar de os tubos, em todos os trechos, terem rigorosamente a mesma especificação.

Evidentemente, por força da decisão anteriormente citada, caberia à direção da Companhia cancelar a concorrência. Isto não foi feito. Ao contrário, sem que ninguém o solicitasse, apesar de ter apresentado o menor preço para os trechos envolvidos e, teoricamente, desconhecendo o limite estabelecido pela Petrobrás, essa empresa ofereceu, por escrito, um desconto "espontâneo" de exatamente 3%, que a colocava, num passe de mágica, dentro do limite estabelecido.

Os problemas

Apesar dos pesares, os contratos com os três vencedores foram assinados e iniciou-se a fabricação. Dois dos fabricantes cumpriram seu papel, sem grandes dificuldades. O terceiro, entretanto, o vencedor do trecho que vai da REPLAN a Ribeirão Preto, com cerca de 206 km, não foi tão feliz. Com o início dos testes hidrostáticos no campo, os tubos fabricados por esse fornecedor - Brastubo Construções Metálicas S. A. - começaram a apresentar problemas de fabricação, par-

“O Oleoduto São Paulo-Brasília (Osbra) atende interesses legítimos da Petrobrás, dos estados que atravessa e da sociedade em geral.”

tualmente quanto ao processo de soldagem. Ciente da importância da questão, a direção da Petrobrás criou um grupo de trabalho, formado por empregados do Sermat, CENPES, SEGEN, SEJUR e do então DETRAN com a finalidade de avaliar o quadro e propor soluções que preservassem o interesse e a imagem da Companhia. Visitas aos canteiros de obras e à fábrica da Brastubo revelaram que o processo de fabricação desconsiderou os mais elementares procedimentos de engenharia, de controle de qualidade, além de total desrespeito às cláusulas contratuais e aos dispositivos legais que regulam as relações comerciais entre clientes e fornecedores. Foram detetados desde relatórios de inspeção falsados até o despreparo total dos encarregados de executar e monitorar o processo de soldagem. A quantidade de tubos com defeito nos canteiros era tamanha, que o então superintendente do DETRAN, em nota enviada ao diretor de contato de sua área, alertou para o perigo de se operar o oleoduto nestas condições. Em documento encaminhado à superintendência do SEJUR, um dos membros do grupo de trabalho recomendou a imediata interrupção dos testes hidrostáticos, sob pena de se destruir as provas, dificultando um eventual ressarcimento das perdas e danos e o imediato ajuizamento de uma ação contra o fabricante. O relatório do grupo de trabalho apresentou à diretoria da Companhia 3 alternativas para o equacionamento do problema, sendo a mais sensata a substituição integral do trecho fabricado pela Brastubo. Era preocupante o descumprimento do contrato pelo fabricante, não só quanto às normas de controle de qualidade, qualificação de pessoal e, sobretudo, pela existência de defeitos de soldagem, e inaceitáveis pelos critérios de aceitação da norma estabelecida no contrato de fornecimento e internacionalmente aceita - American Petroleum Institute - API 5L. Ignorando todas as indicações em contrário, a diretoria da Petrobrás prosseguiu com os testes, decidida a vencer todas as barreiras para por em operação o oleoduto, apesar de todos os elementos disponíveis àquela altura recomendarem o caminho oposto. Em virtude dos riscos inerentes a este procedimento, já que o duto atravessa áreas urbanas, densamente povoadas e inúmeras propriedades rurais, a Petrobrás, através do órgão encarregado da execução das obras (SEGEN/COCEST), decidiu alertar a todos os interessados das circunstâncias que envolviam os testes, pedindo-lhes que evitassem transitar nas imediações da faixa de passagem, em vista do perigo que poderia representar um vazamento de água a uma pressão superior a 100 kgf/cm².

A timidez da direção da Petrobrás

Como era de se esperar, estes fatos ganharam as páginas dos jornais, às vezes, diga-se de passagem, com o exagero típico da maneira como a grande imprensa se refere freqüentemente à Petrobrás, gerando um mal estar que poderia facilmente ser eliminado pela ação competente da direção da Empresa. Infelizmente, a manifestação pública de quem tinha a obrigação de fazê-lo não se fez notar. Ante o clima que se instaurou na região, o deputado federal Luciano Zica (PT/SP) e a AEPET resolveram que era hora de alguém se mexer e encaminharam ofício ao Ministério Público Federal em Brasília, no sentido de que aquele órgão de defesa do interesse público notificasse a Petrobrás, instando-a a adotar providências visando garantir o interesse público. Em resultado desta ação, o Procurador da República da 5a. Câmara (Patrimônio Público e Social), Dr. Wagner Gonçalves, encaminhou ofício à Petrobrás, recomendando taxativamente que a empresa adotasse imediatamente providências destinadas a “prevenir responsabilidades e ressaltar os interesses da

empresa para assegurar o ressarcimento de prejuízos... em ação que, necessariamente, terá de ser proposta contra a Brastubo...”. É, no mínimo, intrigante que sete meses após a constatação do problema e quase quatro meses após a conclusão do relatório do grupo de trabalho que atestou o não cumprimento

“Chamado a participar da análise do problema, o Cenpes, de maneira criteriosa e competente, foi fundo na questão.”

do contrato pela Brastubo, a direção da Petrobrás não tivesse adotado qualquer medida para proteger os direitos da Empresa, em face dos prejuízos causados pelos erros do fabricante, tomando necessária a intervenção da Procuradoria da República para que isso fosse feito. Igualmente intrigante é que um parecer neste mesmo sentido, elaborado pelo SEJUR, tinha sido solenemente ignorado pela direção da Empresa três meses antes.

Forçada pela intervenção da Procuradoria da República, a direção da Petrobrás afinal ajuizou uma ação contra a Brastubo, pleiteando o ressarcimento de R\$ 18 milhões. Curioso é que em sua contestação ao processo que lhe move a Petrobrás, a Brastubo alega não ter qualquer culpa tendo em vista que, em nenhum instante, a Petrobrás agiu como se houvesse algum problema com os tubos por ela fabricados. Ao contrário, alega o fabricante, a Petrobrás, em momento algum, interrompeu os procedimentos destinados à operação do oleoduto, além de jamais ter convidado a Brastubo para participar dos testes e verificações realizados para avaliar o quadro. Ou seja, a ação da direção da Petrobrás era o melhor alibi para o fabricante faltoso.

Em paralelo, a direção da Petrobrás adotou algumas providências que contribuem ainda mais para gerar perplexidade. Ante a incerteza quanto à segurança do trecho em questão, a direção da Empresa autorizou o início de estudos para a construção de um "alcoolduto" de Ribeirão Preto até a REPLAN, utilizando a mesma faixa de servidão ocupada pelo OSBRA, num momento em que todo o programa do álcool vem sendo seriamente questionado e que todo o arcabouço legal relativo à política de petróleo no País passa por profundas modificações, sendo impossível prever a quem caberá o ônus de subsidiar o Proalcool, já que, doravante, a Petrobrás deverá competir em igualdade de condições no mercado. Adicionalmente, a diretoria da Petrobrás criou um grupo de trabalho com o objetivo de estudar uma forma de composição amigável com a Brastubo e, deste modo, encerrar a pendência judicial entre ambas. É deveras preocupante que uma empresa do porte da Petrobrás, num momento de transição para um novo ordenamento legal, esteja sendo gerida de forma errática e titubeante, como se pode observar em todo este episódio.

A forma com que a direção da Petrobrás conduziu o assunto a colocou no olho do furacão. Havia questionamentos originados nos mais diferentes setores vinculados de alguma forma ao empreendimento. Em função da maneira como a imprensa abordou o problema, havia inquietação das comunidades pelas quais o oleoduto passava, das autoridades encarregadas da defesa do meio-ambiente, dos ecologistas, do Ministério Público, de membros do Congresso Nacional e mesmo de empregados da Petrobrás. Era de todo inaceitável que a Petrobrás, empresa conceituada internacionalmente pela excelência de seu corpo técnico e pela competência e dedicação de seus empregados, tivesse sua imagem arranhada apenas para proteger um empresário amigo do poder e que, se tivesse que arcar com o ônus de indenizar a Petrobrás por todo o dano causado, poderia ir à falência.

A atuação do CENPES

Foi justamente a capacitação técnica do corpo de empregados da Petrobrás que, mais uma vez, contribuiu para sanar as dúvidas ocasionadas pela ação inadequada dos dirigentes da empresa. Chamado a participar da análise do problema, o CENPES, de maneira criteriosa

e competente, foi fundo na questão. Sem jamais questionar a evidência de que o fabricante, de fato, descumpriu o contrato, introduzindo por sua ação e omissão, defeitos inaceitáveis pela norma de fabricação contratada, a equipe do CENPES analisou o quadro à luz de modernos critérios de confiabilidade, usando para tal os mais avançados recursos de avaliação de defeitos, chegando à conclusão de que o oleoduto pode operar em condições satisfatórias ainda que limitadas. Recomendou, por cautela, que se faça um monitoramento periódico das condições físicas dos tubos.

Baseado nas conclusões dos técnicos do CENPES, referendadas por estudos da COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, o órgão ambiental do estado de São Paulo - a CETESB - concedeu, finalmente, a Licença de Operação, colocando um parapeito nas controvérsias em torno das condições de operação do OSBRA.

A questão ainda pendente

Resta ainda pendente a questão da responsabilidade do fabricante ante o descumprimento das condições contratuais que ocasionaram toda a celeuma, pondo em cheque a imagem da Petrobrás, de seus empregados, causando vultosos prejuízos à Companhia, obrigando-a a despender recursos com investigações, testes e outras providências que de outra forma não teriam sido necessárias. A questão não pode se encerrar com o puro e simples "waver" ao fabricante. Há que se estabelecer e fazer valer as regras do jogo. A Petrobrás chegou onde está, reconhecida pela Sociedade Brasileira e pela comunidade internacional, justamente pela competência e seriedade nas suas relações com seus fornecedores e parceiros. Jamais poderá a empresa permitir que relações baseadas em interferências políticas, danosas e privilegiadas reduzam a eficiência de seu desempenho a favor do interesse da Sociedade e do Povo Brasileiros. A tolerância com os ineptos e a transigência com os apaniguados vão sempre representar uma ameaça para a permanência da Empresa na posição de liderança que ela conquistou em decorrência do esforço de seus empregados. Finalmente, à direção da Petrobrás, um lembrete: sua posição é transitória e como habitualmente ainda acontece neste País, suas indicações obedecem a interesses políticos de grupos eventualmente no poder. A Petrobrás, ao contrário, vai permanecer.

Boletim AEPET

- Associação dos Engenheiros da Petrobrás (AEPET)
Av. Almirante Barroso, 22 - 19º andar - Centro - RJ
Cep: 20031-000 - Tel.: 220-4774 - Fax: 262-9224
E.mail: aepet@ax.apc.org.
- Jornalista Responsável: Celeste Cintra

- Diagramação e Editoração Eletrônica:
Ícone Comunicação & Arte
Tel.: 220-8025
- Reprodução permitida,
desde que citada a fonte