

**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº
(Do Sr. Rubens Bueno)**

, DE 2012

Solicita informações ao Ministério dos Transportes sobre irregularidades na contratação de serviços de dragagem nos Portos de Paranaguá e Antonina – PR.

Senhor Presidente:

Requeremos a V. Exa., com base no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, e nos arts. 115, inciso I e 116, do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas informações ao Sr. Ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, sobre eventuais irregularidades na contratação de serviços de dragagem nos Portos de Paranaguá e Antonina – PR.

Solicitamos as seguintes informações:

- Se a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) tem conhecimento de irregularidades na contratação de serviços de dragagem nos Portos de Paranaguá e Antonina – PR; e
- Quais as providências adotadas pelo órgão para apurar os fatos e, se for o caso, responsabilizar os infratores.

Justificativa

Em um acidente aparentemente sem grandes consequências, ocorrido no dia 2 de julho de 2006 no Porto de Paranaguá – Paraná, o navio mercante MAERSK NAPLES, de bandeira holandesa, tocou o casco no fundo do canal da Galheta, quando se dirigia para o Porto de Santos. Como não houve perda de velocidade, a viagem prosseguiu sem problemas, pois não foram observadas avarias aparentes no navio. Ao chegar a Santos, uma inspeção subaquática constatou ranhuras na tinta do casco que se estendiam da proa

aos porões. O que causou estranheza foi que o local do acidente possuía profundidade suficiente para permitir o livre tráfego do cargueiro, segundo a carta náutica 231 – emitida pela Admiralty Charts and Publications e 1821 da DHN.

Um inquérito marítimo foi instaurado para averiguar o acidente e os fatos apurados acabaram trazendo à tona irregularidades que extrapolavam a esfera marítima. O Capitão-de-Mar-e-Guerra, Antônio Pacheco, encarregado das investigações, descobriu que as causas do acidente poderiam estar relacionadas a uma Concorrência Internacional para a realização de serviço de dragagem na área, cujo Edital foi emitido pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), em 20 de agosto de 1999.

A empresa vencedora do certame foi a Bandeirantes Dragagem e Construções Ltda., que assinou, em 3 de julho de 2000, o contrato (nº 031/100) para a realização do mencionado serviço. Segundo disposições contratuais, o material dragado deveria ser, obrigatoriamente, descartado em área situada a leste do Banco dos Ciganos, conforme o previsto no anexo II do memorial descritivo do Edital da Concorrência, com as seguintes coordenadas:

A – Lat 25° 30' 00S – Long 48° 08' 00W;
B - Lat 25° 30' 00S – Long 48° 03' 00W;
C - Lat 25° 34' 00S – Long 48° 05' 00W;
D - Lat 25° 34' 00S – Long 48° 10' 00W.

Subitem 4.2.2, do Contrato 04/99 - “o material dragado deverá ser despejado nas áreas [...] aprovadas pelo IBAMA. O despejo em outras áreas é expressamente proibido, ficando a CONTRATADA sujeita às penalidades impostas pelos órgãos competentes, bem como **obrigada a retirar o material despejado em área não autorizada**”.

Emitida a Licença de operação pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente - IBAMA, a dragagem teve início no mês de setembro de 2005 e foi interrompida em 15 de outubro de 2005, motivada por descentendimentos contratuais. Entretanto, segundo depoimentos dos Srs. Ricardo Sudaiha, David Arthur Swan, Ogarito Borgias Linhares e a Sra. Maria Manuela da Encarnação Oliveira, a empresa lançou o material dragado, algo em torno de 8 milhões de metros cúbicos, em área localizada nas coordenadas **25° 36' 75S e 48° 13' 50W**, portanto num local diverso do estabelecido no anexo II, e muito próximo

do local onde ocorreu o acidente com o Maersk Naples, cujas coordenadas são **25° 37' 25S e 48° 14' 58W** . Ressalte-se que a utilização do novo local para o despejo reduziu o transporte do material dragado de 10 para 5,4 milhas (redução de 46%).

O inquérito revelou ainda que, durante o período da dragagem, não houve qualquer fiscalização por parte da APPA, junto às embarcações empregadas nessa atividade, quanto à monitoração do local em que estava sendo feito o despejo, e concluiu também que a administradora dos portos foi conivente com a irregularidade, pois tinha conhecimento que o material estava sendo despejado fora da área autorizada. Há informações sobre um possível acordo, entre a APPA e a Bandeirantes Dragagem e Construções Ltda. que viabilizou a utilização da área irregular.

Em todo esse episódio, podem-se observar condutas lesivas ao direito administrativo, de responsabilidade:

- da Bandeirantes Dragagem e Construções Ltda., que descumpriu normas estabelecidas no contrato, pois efetuou o despejo do material dragado, sem autorização formal, em área fora da especificada na Licença de Operação nº 104/2000 do IBAMA, edital 04/99 e Contrato 031/2000 da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

- da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, que deixou de fiscalizar as operações da empresa contratada e de possivelmente anuir com a irregularidade, quanto ao lançamento do material dragado fora da área permitida, bem como em viabilizar área alternativa, sem autorização da Marinha do Brasil e do IBAMA.

É importante observar, ainda, que se pode estar diante de um crime ambiental, haja vista que a área estabelecida pelo IBAMA foi definida para apresentação de estudo e análise de impacto ambiental; e da percepção indevida de verba pública, uma vez que a distância de transporte do material dragado foi substancialmente reduzida.

Diante desses fatos, solicitamos que seja encaminhado ao Ministério dos Transportes pedido de informação para esclarecer se a Agência Nacional de

Transportes Aquaviários - ANTAQ tem conhecimento dessas irregularidades e quais providências foram adotadas para punir os eventuais responsáveis.

Sala das Sessões, em de julho de 2012.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR